

Forschungsprojekt

„ex-post-Evaluierung gesetzlicher Regelungen und Instrumente zur Herstellung der Barrierefreiheit im Bereich Mobilität“

im Rahmen des Forschungsprogramms Stadtverkehr (FoPS);
Forschungskennzeichen (FKZ): VB700898

Anhang 1 zum Schlussbericht – Grundlagenanalyse

Auftraggeber:

Bundesministerium für Digitales und Verkehr
Referat G12
Robert-Schuman-Platz 1
53175 Bonn

Fachlich-inhaltliche Begleitung: Referat G15

Die diesem Bericht zugrundeliegenden Arbeiten wurden im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur unter FE-Nr. 70.0898/2013 durchgeführt.

Die Verantwortung für den Inhalt liegt ausschließlich bei den Autoren.

Wir bedanken uns bei allen Mitwirkenden für die engagierte und wertvolle Unterstützung bei der Bearbeitung der Forschungsaufgabe.

Der Bericht zum Forschungsvorhaben FE 70.0898/2013 besteht aus sechs Teilen:

- Schlussbericht
- Anhang 1 – Grundlagenanalyse
- Anhang 2 – Steckbriefe Nahverkehrspläne
- Anhang 3 – Wirkungsanalyse
- Anhang 4 – Steckbriefe Fallstudien
- Anhang 5 – Dokumentation Workshops

Bearbeitung

Dr.-Ing. Dirk Boenke (Projektleitung)

Dr.-Ing. Helmut Grossmann

STUVA e. V.

Mathias-Brüggen-Straße 41

50827 Köln

Volker Eichmann (stv. Projektleitung)

Christian Lutz

Axel Zietz

KCW GmbH

Bernburger Straße 27

10693 Berlin

Prof. Dr. Matthias Knauff, LL.M. Eur.

97980 Bad Mergentheim

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis.....	3
Abkürzungsverzeichnis.....	7
1 Aktuelle rechtliche Ausgestaltung der Barrierefreiheit im Verkehr.....	9
1.1 Grundlegende Maßstäbe.....	9
1.1.1 Völkerrecht.....	9
1.1.2 Primäres Europarecht.....	11
1.1.3 Verfassungsrecht.....	12
1.2 Europarecht.....	13
1.2.1 Barrierefreiheit.....	13
1.2.2 Fahrgastrechte.....	22
1.3 Bundesrecht.....	30
1.3.1 Gesetze.....	30
1.3.2 Rechtsverordnungen.....	39
1.4 Landesrecht.....	48
1.4.1 Behindertengleichstellungsgesetze.....	49
1.4.2 Nahverkehrs- und Mobilitätsgesetze.....	50
1.4.3 Straßen- und Wegegesetze.....	52
1.5 Fazit.....	52
2 Maßnahmen zur Herstellung der Barrierefreiheit (Planungsinstrumente).....	54
2.1 Grundsätze und Systematik.....	54
2.2 Gesetzlich vorgegebene Instrumente.....	55
2.2.1 Aktionspläne gemäß UN-BRK.....	55
2.2.2 Zielvereinbarungen.....	59
2.2.3 Programme der Eisenbahnen gemäß § 2 Abs. 3 EBO.....	65
2.2.4 Nahverkehrspläne.....	67
2.2.5 Allgemein anerkannte Regeln der Technik.....	69
2.2.6 Technische Bestimmungen und Technische Regelwerke.....	72
2.2.7 Normen und Standards.....	83
2.3 Weitere Instrumente ohne direkten gesetzlichen Bezug.....	90
2.3.1 Weitere Empfehlungen (Leitfäden, Handbücher).....	90
2.3.2 Forschungsprojekte.....	94
2.3.3 Schulungen und Öffentlichkeitsarbeit.....	96

2.3.4	Finanzierungsprogramme und Förderrichtlinien	100
2.4	Zusammenfassung und Fazit	101
3	Detailanalyse ausgewählter Bundesländer	106
3.1	Auswahl der zu analysierenden Bundesländer	106
3.1.1	Berlin.....	107
3.1.2	Nordrhein-Westfalen	107
3.1.3	Sachsen.....	108
3.1.4	Zusammenfassung	108
3.2	Interviews mit den Landesbeauftragten für Menschen mit Behinderung	108
3.2.1	Grundlagen und Modus der Befragung	108
3.2.2	Erkenntnisinteresse und Analyse.....	109
3.3	Einordnung in Gesamtkontext.....	117
3.3.1	Gemeinsamkeiten.....	117
3.3.2	Positivaspekte	118
3.3.3	Negativaspekte und Forderungen.....	119
3.3.4	Fazit und Limitationen.....	120
4	Analyse ausgewählter Nahverkehrspläne	121
4.1	Rückblick und aktueller Forschungsstand	121
4.1.1	HANNAH.....	121
4.1.2	STUVA-Studie 2004	122
4.1.3	BeGiN – BehindertenGleichstellung im Nahverkehr.....	122
4.1.4	ÖPNV: Planungspraxis und Anforderungen älterer Menschen.....	123
4.1.5	Weitere Publikationen	123
4.1.6	Leitfäden und Handlungsempfehlungen	124
4.1.7	Fazit zum aktuellen Stand	125
4.2	Auswahl der zu analysierenden Nahverkehrspläne	126
4.2.1	Auswahl der Bundesländer	126
4.2.2	Auswahl der Nahverkehrspläne	130
4.3	Analyse ausgewählter Nahverkehrspläne	134
4.3.1	Spezifische Vorgaben der Landesnahverkehrsgesetze	138
4.3.2	Definition der vollständigen Barrierefreiheit	139
4.3.3	Berücksichtigung der unterschiedlichen Zielgruppen.....	141
4.3.4	Abgedeckte Handlungsfelder zur vollständigen Barrierefreiheit	142
4.3.5	Vorgaben von Standards, Detaillierungsgrad und Verbindlichkeit der Vorgaben.....	143

4.3.6	Beteiligung von Akteuren	146
4.3.7	Orientierung am Zieljahr 2022	149
4.3.8	Definition von Ausnahmen zur vollständigen Barrierefreiheit	150
4.3.9	Koordinierung mit anderen Akteuren und Planwerken	152
4.3.10	Praktische Umsetzung und Finanzierung	152
4.4	Fazit und Erkenntnisse	153
4.4.1	Zusammenfassung und Bewertung	153
4.4.2	Stärken des Instruments Nahverkehrsplan	155
4.4.3	Schwächen des Instruments Nahverkehrsplan	155
5	Literatur- und Quellenverzeichnis	157
5.1	Rechtsnormen	157
5.1.1	Völkerrecht	157
5.1.2	Europarecht	157
5.1.3	Bundesrecht	159
5.1.4	Landesrecht	161
5.1.5	Rechtsprechung	164
5.2	Regelwerke und Verwaltungsvorschriften	165
5.2.1	DIN-Normen, ISO-Normen	165
5.2.2	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen	166
5.2.3	Weitere Regelwerke	166
5.2.4	Rundschreiben, Dienstanweisungen, Verwaltungsvorschriften	166
5.3	Weitere Quellen	167
5.3.1	Drucksachen	167
5.3.2	Aktionspläne	168
5.3.3	Programme der Eisenbahnen	171
5.3.4	Nahverkehrspläne	173
5.3.5	Weitere Veröffentlichungen	174
6	Abbildungsverzeichnis	182
7	Tabellenverzeichnis	183
Anlage 1-1	Fragebogen Landesbehindertenbeauftragte	184
Anlage 1-2	Aktionspläne der Bundesländer– Auszug Maßnahmen im Handlungsfeld Mobilität	192
Anlage 1-3	Übersicht über die Programme der NE-Eisenbahnen in Deutschland	197
Anlage 1-4	Auswahl von Forschungsprojekten mit Bezug zur Herstellung der Barrierefreiheit im Bereich Mobilität	199

Anlage 1-5 Landesrecht (Auszüge)	214
7.1 Baden-Württemberg	214
7.2 Bayern	215
7.3 Berlin.....	217
7.4 Brandenburg.....	221
7.5 Bremen.....	223
7.6 Hamburg	224
7.7 Hessen.....	225
7.8 Mecklenburg-Vorpommern	226
7.9 Niedersachsen	227
7.10 Nordrhein-Westfalen	228
7.11 Rheinland-Pfalz	230
7.12 Saarland.....	231
7.13 Sachsen.....	233
7.14 Sachsen-Anhalt.....	233
7.15 Schleswig-Holstein.....	235
7.16 Thüringen.....	236

Abkürzungsverzeichnis

Abkürzung	Bedeutung
aaRdT	allgemein anerkannte Regel der Technik
Abs.	Absatz
ACI	Airports Council International
a. F.	alter Fassung
ARS	Allgemeines Rundschreiben Straßenbau
BMAS	Bundesministerium für Arbeit und Soziales
BMDV	Bundesministerium für Digitales und Verkehr
BMVBW	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Wohnungswesen
BMVI	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
BSK	Bundesverband Selbsthilfe Körperbehinderter e. V.
BVerfG	Bundesverfassungsgericht
BVerWG	Bundesverwaltungsgericht
DBV	Deutscher Bahnkunden-Verband
DBSV	Deutscher Blinden- und Sehbehindertenverband e. V.
DELFI	Durchgängige Elektronische Fahrplan-Information
DIMR	Deutsches Institut für Menschenrechte
DIN	Deutsches Institut für Normung e. V.
Drs.	Drucksache
ECAC	European Civil Aviation Conference
EIU	Eisenbahn-Infrastrukturunternehmen
EU	Europäische Union
EVU	Eisenbahn-Verkehrsunternehmen
EuGH	Europäischer Gerichtshof
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V.
FH	Fachhochschule
FIS	Forschungs-Informations-System
FoPS	Forschungsprogramm Stadtverkehr

IATA	International Air Transport Association
i. d. F. v.	in der Fassung vom
i. S. d.	im Sinne der/des
i. V. m.	in Verbindung mit
KI	Künstliche Intelligenz
LAG SH	Landesarbeitsgemeinschaft Selbsthilfe
LNVP	Landes-Nahverkehrsplan
LuFV	Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung
NAP	Nationaler Aktionsplan
NRW	Nordrhein-Westfalen
NVP	Nahverkehrsplan
MIV	motorisierter Individualverkehr
ÖPNV	öffentlicher Personen-Nahverkehr
OLG	Oberlandesgericht
OVG	Oberverwaltungsgericht
PRM	People with reduced mobility (Menschen mit Mobilitätseinschränkungen)
RL	Richtlinie
Rn.	Randnummer
SFD	Sonderfahrdienst
SPFV	Schienen-Personen-Fernverkehr
SPNV	Schienen-Personen-Nahverkehr
TSI	Technische Spezifikationen für die Interoperabilität (im Eisenbahnverkehr)
TU	Technische Universität
UAbs.	Unterabsatz
VO	Verordnung

1 Aktuelle rechtliche Ausgestaltung der Barrierefreiheit im Verkehr

1.1 Grundlegende Maßstäbe

Barrierefreiheit im Verkehr ist Gegenstand zahlreicher Vorschriften auf allen Rechtsebenen.¹ Die spezifischen Vorgaben für den Verkehr fügen sich in einen übergreifenden Rahmen ein. Dieser bietet zugleich Orientierung für die Ausgestaltung der konkreten normativen Anforderungen.

1.1.1 Völkerrecht

Ausgangs- und zentralen Bezugspunkt für die Barrierefreiheit (auch) im Verkehr² bildet das Übereinkommen der Vereinten Nationen über die Rechte von Menschen mit Behinderung vom 13. Dezember 2006 (UN-Behindertenrechtskonvention – UN-BRK), das seit seinem Inkrafttreten am 3. Mai 2008 auch für die Bundesrepublik Deutschland verbindlich ist. Ausweislich Art. 1 Abs. 1 UN-BRK zielt das Übereinkommen darauf ab,

„den vollen und gleichberechtigten Genuss aller Menschenrechte und Grundfreiheiten durch alle Menschen mit Behinderungen zu fördern, zu schützen und zu gewährleisten und die Achtung der ihnen innewohnenden Würde zu fördern.“

Als übergreifende Grundsätze qualifiziert Art. 3 UN-BRK u. a.

„a) die Achtung der dem Menschen innewohnenden Würde, seiner individuellen Autonomie, einschließlich der Freiheit, eigene Entscheidungen zu treffen, sowie seiner Unabhängigkeit;

b) die Nichtdiskriminierung;

c) die volle und wirksame Teilhabe an der Gesellschaft und Einbeziehung in die Gesellschaft; ...

e) die Chancengleichheit;

f) die Zugänglichkeit“

Im Hinblick darauf verpflichten sich die Vertragsstaaten gemäß Art. 4 Abs. 1 Satz 1 UN-BRK,

„die volle Verwirklichung aller Menschenrechte und Grundfreiheiten für alle Menschen mit Behinderungen ohne jede Diskriminierung aufgrund von Behinderung zu gewährleisten und zu fördern.“

Hierbei gilt nach Art. 4 Abs. 2 UN-BRK:

„(2) Hinsichtlich der wirtschaftlichen, sozialen und kulturellen Rechte verpflichtet sich jeder Vertragsstaat, unter Ausschöpfung seiner verfügbaren Mittel und erforderlichenfalls im Rahmen der internationalen Zusammenarbeit Maßnahmen zu treffen, um nach und nach die volle Verwirklichung dieser Rechte zu erreichen, unbeschadet derjenigen Verpflichtungen aus diesem Übereinkommen, die nach dem Völkerrecht sofort anwendbar sind.“

¹ Hinweis: Stichtag für den Bearbeitungsstand des Kapitels und damit des Rechtsstands ist der 30. April 2023.

² Näher dazu Uerpmann-Wittzack 2023, S. 11ff.

Einige Bestimmungen der UN-BRK weisen zu diesem Zweck einen spezifischen Verkehrsbezug auf. Nach Art. 9 Abs. 1 UN-BRK, der die Zugänglichkeit thematisiert, treffen, ³

„[u]m Menschen mit Behinderungen eine unabhängige Lebensführung und die volle Teilhabe in allen Lebensbereichen zu ermöglichen, ... die Vertragsstaaten geeignete Maßnahmen mit dem Ziel, für Menschen mit Behinderungen den gleichberechtigten Zugang zur physischen Umwelt, zu Transportmitteln, Information und Kommunikation, einschließlich Informations- und Kommunikationstechnologien und -systemen, sowie zu anderen Einrichtungen und Diensten, die der Öffentlichkeit in städtischen und ländlichen Gebieten offenstehen oder für sie bereitgestellt werden, zu gewährleisten. Diese Maßnahmen, welche die Feststellung und Beseitigung von Zugangshindernissen und -barrieren einschließen, gelten unter anderem für

a) Gebäude, Straßen, Transportmittel ...

b) Informations-, Kommunikations- und andere Dienste, einschließlich elektronischer Dienste und Notdienste.“

Zudem treffen sie nach Art. 9 Abs. 2 UN-BRK

„außerdem geeignete Maßnahmen,

a) um Mindeststandards und Leitlinien für die Zugänglichkeit von Einrichtungen und Diensten, die der Öffentlichkeit offenstehen oder für sie bereitgestellt werden, auszuarbeiten und zu erlassen und ihre Anwendung zu überwachen;

b) um sicherzustellen, dass private Rechtsträger, die Einrichtungen und Dienste, die der Öffentlichkeit offenstehen oder für sie bereitgestellt werden, anbieten, alle Aspekte der Zugänglichkeit für Menschen mit Behinderungen berücksichtigen; ...

d) um in Gebäuden und anderen Einrichtungen, die der Öffentlichkeit offenstehen, Beschilderungen in Brailleschrift und in leicht lesbarer und verständlicher Form anzubringen; ...

f) um andere geeignete Formen der Hilfe und Unterstützung für Menschen mit Behinderungen zu fördern, damit ihr Zugang zu Informationen gewährleistet wird;

g) um den Zugang von Menschen mit Behinderungen zu den neuen Informations- und Kommunikationstechnologien und -systemen, einschließlich des Internets, zu fördern ...“

Überdies sieht Art. 20 UN-BRK vor, dass

„Die Vertragsstaaten ... wirksame Maßnahmen [treffen], um für Menschen mit Behinderungen persönliche Mobilität mit größtmöglicher Unabhängigkeit sicherzustellen, indem sie unter anderem

a) die persönliche Mobilität von Menschen mit Behinderungen in der Art und Weise und zum Zeitpunkt ihrer Wahl und zu erschwinglichen Kosten erleichtern;

b) den Zugang von Menschen mit Behinderungen zu hochwertigen Mobilitätshilfen, Geräten, unterstützenden Technologien und menschlicher und tierischer Hilfe sowie Mittelspersonen erleichtern, auch durch deren Bereitstellung zu erschwinglichen Kosten;

c) Menschen mit Behinderungen und Fachkräften, die mit Menschen mit Behinderungen arbeiten, Schulungen in Mobilitätsfertigkeiten anbieten; ...“

³ Siehe auch erläuternd [United Nations - Committee on the Rights of Persons with Disabilities 2014](#).

Ergänzend bestimmt schließlich Art. 5 Abs. 3 UN-BRK:

„(3) Zur Förderung der Gleichberechtigung und zur Beseitigung von Diskriminierung unternehmen die Vertragsstaaten alle geeigneten Schritte, um die Bereitstellung angemessener Vorkehrungen zu gewährleisten.“

Dabei beschreibt der Begriff „angemessene Vorkehrungen“ gemäß Art. 2 UN-BRK

„notwendige und geeignete Änderungen und Anpassungen, die keine unverhältnismäßige oder unbillige Belastung darstellen und die, wenn sie in einem bestimmten Fall erforderlich sind, vorgenommen werden, um zu gewährleisten, dass Menschen mit Behinderungen gleichberechtigt mit anderen alle Menschenrechte und Grundfreiheiten genießen oder ausüben können“.

Diesen Anforderungen kommt kein spezifischer Verkehrsbezug zu, wengleich sie den Verkehrssektor auch erfassen. Sie gelten vielmehr generell und treten nach den Regeln der juristischen Methodik hinter speziellere Vorgaben der UN-BRK zurück.

Völkerrechtlich gefordert ist damit die grundsätzlich uneingeschränkte Möglichkeit der Inanspruchnahme von allgemeinen Verkehrsangeboten durch Menschen mit Behinderungen. Den Vertragsstaaten kommt gleichwohl ein Spielraum bei der Umsetzung dieser Verpflichtung in sachlicher wie auch zeitlicher Hinsicht zu.

1.1.2 Primäres Europarecht

Das Primärrecht der Europäischen Union (EU) thematisiert die Rechtsstellung von Menschen mit Behinderungen nur punktuell. Bedeutsam ist vor allem die Charta der Grundrechte der Europäischen Union (GRCh), die sich an die EU und die EU-Mitgliedstaaten richtet, soweit diese EU-Recht durchführen, Art. 51 Abs. 1 GRCh.

Gemäß Art. 21 Abs. 1 GRCh sind

„Diskriminierungen insbesondere wegen ... einer Behinderung ... verboten.“

Hiermit ist klargestellt, dass jede wegen einer Behinderung erfolgende Schlechterstellung unzulässig ist. Dies schließt unmittelbar wie mittelbar diskriminierende Maßnahmen ein.⁴ Nach Auffassung des Europäischen Gerichtshofs (EuGH) begründet Art. 21 Abs. 1 GRCh überdies eine Bindungswirkung Privater.⁵

Zudem gebietet Art. 26 GRCh die Integration von Menschen mit Behinderung. Danach

„anerkennt und achtet [die Union] den Anspruch von Menschen mit Behinderung auf Maßnahmen zur Gewährleistung ihrer Eigenständigkeit, ihrer sozialen und beruflichen Eingliederung und ihrer Teilnahme am Leben der Gemeinschaft.“

Wengleich es sich hierbei mehr um eine Unionszielbestimmung denn um eine Grundrechtsgewährleistung handelt,⁶ verdeutlicht die GRCh die Notwendigkeit der umfassenden Gleichbehandlung und Inklusion von Menschen mit Behinderungen. Dies schließt den Verkehrsbereich implizit ein.

⁴ Siehe nur Jarass 2021, Art. 21 Rn. 10f.

⁵ EuGH (Europäischer Gerichtshof), Urteil vom 17.04.2018, Rn. 77; EuGH (Europäischer Gerichtshof), Urteil vom 22.01.2019, Rn. 77.

⁶ Vgl. EuGH (Europäischer Gerichtshof), Urteil vom 22.05.2014, Rn. 78.

Hiermit korrespondieren weitere primärrechtliche Vorgaben wie der Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV). Gemäß der Querschnittsklausel⁷ des Art. 10 AEUV zielt die Union

„[b]ei der Festlegung und Durchführung ihrer Politik und ihrer Maßnahmen ... darauf ab, Diskriminierungen aus Gründen ... einer Behinderung... zu bekämpfen.“

Eine spezifische, praktisch allerdings wenig bedeutsame⁸ Gesetzgebungskompetenz folgt aus Art. 19 AEUV. Danach kann

„(1) [u]nbeschadet der sonstigen Bestimmungen der Verträge ... der Rat im Rahmen der durch die Verträge auf die Union übertragenen Zuständigkeiten gemäß einem besonderen Gesetzgebungsverfahren und nach Zustimmung des Europäischen Parlaments einstimmig geeignete Vorkehrungen treffen, um Diskriminierungen aus Gründen ... einer Behinderung ... zu bekämpfen.“

(2) Abweichend von Absatz 1 können das Europäische Parlament und der Rat gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren die Grundprinzipien für Fördermaßnahmen der Union unter Ausschluss jeglicher Harmonisierung der Rechts- und Verwaltungsvorschriften der Mitgliedstaaten zur Unterstützung der Maßnahmen festlegen, die die Mitgliedstaaten treffen, um zur Verwirklichung der in Absatz 1 genannten Ziele beizutragen.“

Die Vorgaben über die gemeinsame Verkehrspolitik in den Art. 90 ff. AEUV verhalten sich dagegen nicht spezifisch zur Mobilität von Menschen mit Behinderungen. Gleichwohl verfügt die EU auch insoweit über umfassende Rechtsetzungsbefugnisse. Im Anwendungsbereich der gemeinsamen Verkehrspolitik gemäß Art. 100 Abs. 1 AEUV (Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehr) gestattet Art. 91 Abs. 1 lit. d AEUV die Schaffung von zweckdienlichen Vorschriften ohne inhaltliche Beschränkung;⁹ für die See- und Luftfahrt folgt letztlich nichts anderes aus der Ermächtigung zum Erlass „geeigneter Vorschriften“ in Art. 100 Abs. 2 Satz 1 AEUV.¹⁰

1.1.3 Verfassungsrecht

Das Grundgesetz (GG) weist eine deutliche Regelungszurückhaltung auf. Jedoch statuiert Art. 3 Abs. 3 Satz 2 GG anknüpfend an das allgemeine Gleichbehandlungsgebot:

„Niemand darf wegen seiner Behinderung benachteiligt werden.“

Als besonderes Gleichheitsrecht steht die Vorschrift der Rechtfertigung von Ungleichbehandlungen gerade anknüpfend an die Behinderung entgegen.¹¹ Erfasst werden Ungleichbehandlungen und Behinderungen aller Art. Eine unmittelbare Verpflichtung wird gleichwohl nur für Bund und Länder begründet, vgl. Art. 1 Abs. 3 GG. Allerdings trifft diese in Bezug auf von Privaten vorgenommene Benachteiligungen eine Schutzpflicht zugunsten der Betroffenen, die freilich nicht über klare Konturen verfügt.¹² Die Vorschrift strahlt – ebenso wie die Grundrechte generell – auch in das Zivilrecht aus.¹³

⁷ Siehe nur Rust 2015, Art.10 AEUV Rn. 14.

⁸ Vgl. im Überblick zur Sekundärrechtsetzung Streinz 2018, Art. 19 AEUV Rn. 24 ff.

⁹ Knauff 2019b, Art. 91 AEUV Rn. 9.

¹⁰ Knauff 2019a, Art. 100 AEUV Rn. 8 ff.

¹¹ Zur Wirkungsweise im Einzelnen Langenfeld 2022, Art. 3 Abs. 3 Rn. 115 f.

¹² Vgl. Kischel 2023, Art. 3 Rn. 246.

¹³ Vgl. BVerfG (Bundesverfassungsgericht), Beschluss der 2. Kammer des Ersten Senats vom 24.03.2016.

Vergleichbare Bestimmungen enthalten auch die meisten Verfassungen der Länder.¹⁴ Einzelne Landesverfassungen gehen insoweit über den grundgesetzlichen Standard hinaus, als sie das jeweilige Land verpflichten, für gleichwertige Lebensbedingungen von Menschen mit und ohne Behinderung zu sorgen.¹⁵

Einen spezifischen Verkehrsbezug weisen die verfassungsrechtlichen Vorgaben nicht auf. Jedoch gelten die Mobilitätsgehalte der Grundrechte¹⁶ selbstverständlich und uneingeschränkt auch für Menschen mit Behinderungen.

1.2 Europarecht

Die spezifischen Vorgaben des EU-Sekundärrechts über eine behindertengerechte Ausgestaltung des Verkehrs beziehen sich zum einen auf dessen Barrierefreiheit (siehe Abschnitt 1.2.1), zum anderen auf besondere Fahrgastrechte (siehe Abschnitt 1.2.2). Wegen des Vorrangs des Europarechts vor dem nationalen Recht¹⁷ sind diese Regelungen den Rechtsetzern in Bund und Ländern vorgegeben und stehen nicht zu ihrer Disposition. Soweit es sich um Richtlinien handelt, sind diese gemäß Art. 288 Abs. 3 AEUV in deutsches Recht umzusetzen. Verordnungen gelten nach Art. 288 Abs. 2 AEUV unmittelbar.

1.2.1 Barrierefreiheit

Die Barrierefreiheit ist Gegenstand mehrerer Sekundärrechtsakte. Diese adressieren typische Problem-bereiche.

1.2.1.1 Eisenbahnverkehr

Zur Gewährleistung der Barrierefreiheit im Eisenbahnverkehr normiert das Europarecht zahlreiche spezifische Anforderungen. Überdies verpflichtet Art. 7 Abs. 1 VO (EU) 2016/796 über die Eisenbahnagentur der Europäischen Union und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 881/2004 die Europäische Eisenbahnagentur,

„[s]ofern die in den Artikeln 13 [Technische Unterstützung — Empfehlungen zur Eisenbahnsicherheit] und 19 [Technische Unterstützung im Bereich der Eisenbahninteroperabilität] vorgesehenen Aufgaben direkte Auswirkungen auf ... Fahrgäste haben, ... deren Vertreterverbände, darunter auch Vertreter von Menschen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität [zu konsultieren]. In diesem Fall können die Verbände auf die Konsultationen antworten, vorausgesetzt, das geschieht innerhalb von drei Monaten.“

Hierdurch wird deren umfassende Einbeziehung bei der Bestimmung neuer Maßnahmen sichergestellt.

¹⁴ Art. 118a Satz 1 BayVerf; Art. 2b LV BW; Art. 11 Satz 1 Verf BE; Art. 12 Abs. 2 Verf BB; Art. 2 Abs. 3 Satz 1 Verf HB; Art. 3 Abs. 3 Satz 3 Verf NI; Art. 64 Verf RP; Art. 12 Abs. 4 SVerf.

¹⁵ Art. 118a Satz 2 BayVerf; Art. 11 Satz 2 Verf BE; Art. 12 Abs. 4 Verf BB; Art. 2 Abs. 3 Satz 3 Verf HB; Art. 64 Verf RP; Art. 7 Abs. 2 Verf SN; Art. 2 Abs. 4, Art. 20 Satz 2 Verf TH; vgl. auch Art. 17a Verf MV; Art. 38 Verf ST.

¹⁶ Dazu ausführlich Gleich 2021, S. 170 ff.

¹⁷ Grundlegend EuGH (Europäischer Gerichtshof), Urteil vom 15.07.1964.

1.2.1.1.1 Richtlinie (EU) 2016/797

Die Notwendigkeit der Barrierefreiheit im Eisenbahnverkehr wird in Erwägungsgrund 29 der RL (EU) 2016/797 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union explizit hervorgehoben. Unter Bezugnahme auf die UN-Behindertenrechtskonvention wird die

„Barrierefreiheit für Menschen mit Behinderung und Personen mit eingeschränkter Mobilität [als] eine grundlegende Voraussetzung für die Interoperabilität des Eisenbahnsystems der Union“

qualifiziert. Auch sollten die Mitgliedstaaten,

„[u]m zu gewährleisten, dass allen Unionsbürgern die Vorteile der Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums zugutekommen, ... ein Eisenbahnsystem fördern, das für alle zugänglich ist.“ (Erwägungsgrund 30 RL (EU) 2016/797)

Ergänzend sieht Erwägungsgrund 32 RL (EU) 2016/797 im Hinblick auf die Konzeption der Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) eine Anhörung der

„Benutzer, einschließlich gegebenenfalls Behindertenverbände, zu den sie betreffenden Aspekten“

vor. Allerdings fehlt es den Erwägungsgründen an einer unmittelbaren rechtlichen Verpflichtungswirkung. Juristisch entscheidend ist daher – ungeachtet der grundsätzlich gebotenen Berücksichtigung der Erwägungsgründe bei der Auslegung – die Ausgestaltung der rechtsverbindlichen Bestimmungen. Insoweit beschränkt sich die Richtlinie jedoch auf wenige Aussagen.

Art. 2 Nr. 43 RL (EU) 2016/797 legaldefiniert als Mensch mit Behinderungen und Person mit eingeschränkter Mobilität

„jede Person mit einer dauerhaften oder vorübergehenden körperlichen, geistigen, intellektuellen oder sensorischen Beeinträchtigung, die in Wechselwirkung mit verschiedenen Hindernissen der vollen, tatsächlichen und gleichberechtigten Benutzung von Beförderungsmitteln durch diese Person entgegenstehen können, oder eine Person, die aufgrund ihres Alters bei der Benutzung von Beförderungsmitteln nur eingeschränkt mobil ist“.

Des Weiteren sieht Art. 48 Abs. 3 lit. a RL (EU) 2016/797 vor, dass das bei der Europäischen Eisenbahnagentur zu führende Register der gemäß Artikel 24 erteilten Genehmigungen für das Inverkehrbringen von Fahrzeugtypen u. a. Angaben über

„technische Merkmale des Fahrzeugtyps entsprechend den jeweiligen TSI, einschließlich derjenigen für die Zugänglichkeit für Menschen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität“

enthält, so dass eine Transparenz der Erfüllung der rechtlichen Anforderungen und über den Fahrzeugbestand gegeben ist.

Wenige weitere Aspekte sind in den Anhängen angesprochen. Nr. 2.1. Anhang II RL (EU) 2016/797 bestimmt das Teilsystem Infrastruktur als

„Gleise, Weichen, Bahnübergänge, Kunstbauten (Brücken, Tunnel usw.), eisenbahnbezogene Bahnhofsbestandteile (u. a. Eingänge, Bahnsteige, Zugangs- und Servicebereiche, Toiletten und Informationssysteme sowie deren Zugänglichkeitsfunktionen für behinderte Menschen und Personen mit eingeschränkter Mobilität), Sicherheits- und Schutzrüstung.“

Fahrzeuge sind nach Nr. 2.7. Anhang II RL (EU) 2016/797

„Wagenkastenstruktur, System der Zugsteuerung und Zugsicherung sowie die dazugehörigen Einrichtungen des Zuges, Stromabnahmeeinrichtungen, Traktions- und Energieumwandlungseinrichtungen, fahrzeugseitige Stromverbrauchsmess- und Ladeeinrichtungen, Bremsanlagen, Kuppungen, Laufwerk (Drehgestelle, Achsen etc.) und Aufhängung, Türen, Mensch-Maschine-Schnittstellen (Triebfahrzeugführer, Zugbegleitpersonal und Fahrgäste, einschließlich Zugänglichkeitsfunktionen für behinderte Menschen und Personen mit eingeschränkter Mobilität), passive oder aktive Sicherheitseinrichtungen und Erfordernisse für die Gesundheit der Fahrgäste und des Zugbegleitpersonals.“

Die Zugänglichkeit für Menschen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität im weiteren Sinne ist damit integraler Gegenstand der zu beschreibenden Teilsysteme. Materielle Anforderungen an diese folgen überdies aus Nr. 1.6.1. Anhang III RL (EU) 2016/797. Danach müssen

„[d]ie Teilsysteme „Infrastruktur“ und „Fahrzeuge“ ... für Personen mit eingeschränkter Mobilität und behinderte Menschen mithilfe von Barrierevermeidung und Barrierenabbau sowie anderen geeigneten Maßnahmen zugänglich sein, um ihnen einen gleichberechtigten Zugang zu gewährleisten. Dies erstreckt sich auf Planung, Bau, Erneuerung, Aufrüstung, Instandhaltung und Betrieb der einschlägigen Teile von Teilsystemen, die der Öffentlichkeit zugänglich sind.“

Ergänzend folgt aus Nr. 1.6.2. Anhang III RL (EU) 2016/797, dass

„[d]ie Teilsysteme „Betriebsführung“ und „Telematikanwendungen für den Personenverkehr“ ... die Funktionen aufweisen [müssen], die erforderlich sind, um Personen mit eingeschränkter Mobilität und behinderten Menschen mithilfe von Barrierevermeidung und Barrierenabbau sowie anderen geeigneten Maßnahmen einen gleichberechtigten Zugang zu ermöglichen.“

Darüber hinaus wird die Zugänglichkeit in weiteren Bestimmungen des Anhang III RL (EU) 2016/797 hervorgehoben, die sich mit spezifischen Anforderungen befassen. Nach Nr. 2.4.5 Anhang III RL (EU) 2016/797 muss

„[e]in für die Öffentlichkeit zugängliches Teilsystem „Fahrzeuge“ ... im Einklang mit Nummer 1.6 für Personen mit eingeschränkter Mobilität und behinderte Menschen zugänglich sein.“

Gemäß Nr. 2.6.4 Anhang III RL (EU) 2016/797.

„sind geeignete Maßnahmen zu treffen, um sicherzustellen, dass die Betriebsvorschriften die Funktionen vorsehen, die erforderlich sind, um die Zugänglichkeit für Personen mit eingeschränkter Mobilität und behinderte Menschen zu gewährleisten.“

Nach Nr. 2.7.5 Anhang III RL (EU) 2016/797.

„sind geeignete Maßnahmen zu treffen, um sicherzustellen, dass die Teilsysteme „Telematikanwendungen für den Personenverkehr“ die Funktionen aufweisen, die erforderlich sind, um die Zugänglichkeit für Personen mit eingeschränkter Mobilität und behinderte Menschen zu gewährleisten.“

Auf Grundlage der RL (EU) 2016/797 ist somit zu gewährleisten, dass Personen mit eingeschränkter Mobilität und Menschen mit Behinderungen ohne Weiteres am Eisenbahnverkehr teilnehmen können.

1.2.1.1.2 Verordnung (EU) Nr. 1300/2014

Die RL (EU) 2016/797 ist jedoch keine Vollregelung, sondern auf Ergänzung durch konkretisierende Bestimmungen ausgelegt. Für TSI bestehen diesbezüglich zahlreiche ergänzende Vorschriften.

Vorliegend ist die VO (EU) Nr. 1300/2014 (TSI PRM)¹⁸ von Bedeutung.¹⁹ Diese enthält – insbesondere im Anhang – eine Vielzahl detaillierter Vorgaben über die barrierefreie Ausgestaltung der Teilsysteme „Infrastruktur“, „Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung“, „Telematikanwendungen“ und „Fahrzeuge“.

Als grundlegende Anforderungen für die Barrierefreiheit des Teilsystems „Infrastruktur“ werden folgende TSI-Elemente adressiert:

- Parkmöglichkeiten für Menschen mit Behinderungen und Menschen mit eingeschränkter Mobilität,
- hindernisfreie Wege,
- Türen und Eingänge,
- Fußbodenoberflächen,
- Kennzeichnung transparenter Hindernisse,
- Toiletten und Wickeltische,
- Einrichtungsgegenstände und freistehende Objekte,
- Fahrkartenschalter,
- Informations- und Kundenbetreuungsschalter,
- Beleuchtung,
- visuelle Informationen: Wegweiser, Piktogramme, gedruckte oder dynamische Informationen, gesprochene Informationen, Breite des Bahnsteigs und der Bahnsteigkante, Bahnsteigende, Einstiegshilfen auf Bahnsteigen und schienengleiche Bahnübergänge in Bahnhöfen.

Grundlegende Anforderungen an das Teilsystem „Fahrzeuge“ betreffen Sitze, Rollstuhlplätze, Türen, Beleuchtung, Toiletten, lichte Räume, Kundeninformationen, Höhenänderungen, Handläufe, rollstuhlgerechte Schlafgelegenheiten, Position von Stufen zum Ein- und Ausstieg sowie Einstiegshilfen.

Bedeutsam für die Schaffung von Transparenz ist darüber hinaus die in Art. 7 VO (EU) Nr. 1300/2014 vorgesehene Erstellung und Umsetzung eines von den Mitgliedstaaten in seiner Existenz zu gewährleistenden Bestandsregisters

„um

a) Barrieren der Zugänglichkeit festzustellen;

b) den Nutzern Informationen bereitzustellen;

c) die Fortschritte auf dem Gebiet der Zugänglichkeit zu überwachen und zu bewerten.“

Diese umfasst mindestens öffentliche Bahnhofsbereiche und Fahrzeuge. Zudem verpflichtet Art. 8 VO (EU) Nr. 1300/2014 die Mitgliedstaaten,

„[i]m Hinblick auf eine schrittweise Beseitigung aller festgestellten Barrieren der Zugänglichkeit ... nationale Umsetzungspläne [zu verabschieden]“,

¹⁸ VO (EU) Nr. 1300/2014 (TSI PRM) = Technische Spezifikationen für die Interoperabilität – Zugänglichkeit für Menschen mit Behinderung und Menschen mit eingeschränkter Mobilität (People with reduced mobility).

¹⁹ Hinweis: Die Änderungen 2022 und 2023 betreffen die deutsche Sprachfassung der TSI PRM nicht.

Sie

„haben eine Laufzeit von mindestens zehn Jahren und werden regelmäßig, mindestens aber alle fünf Jahre, aktualisiert.“

Zudem enthalten sie

„eine Strategie einschließlich einer Priorisierung mit Kriterien und Prioritäten, nach denen Bahnhöfe und Fahrzeuge zur Erneuerung oder Umrüstung ausgewählt werden. Diese Strategie wird in Zusammenarbeit mit Infrastrukturbetreiber(n), Bahnhofsbetreiber(n), Eisenbahnunternehmen und, falls nötig, anderen lokalen Behörden (einschließlich lokaler Verkehrsbehörden) formuliert. Repräsentative Interessenvertretungen der Nutzer, darunter solche, die Menschen mit Behinderungen und Menschen mit eingeschränkter Mobilität vertreten, müssen dazu angehört werden.“

1.2.1.2 Straßenverkehr – Fahrzeuge

Barrierefreiheit im Straßenverkehr betrifft die zu verwendenden Kraftfahrzeuge. Hier unterscheiden die Regelungen in verschiedene Fahrzeugklassen (Omnibusse und Kraftfahrzeuge zur Beförderung von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen).

1.2.1.2.1 Typgenehmigung

Das Europarecht stellt im Hinblick auf die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen zahlreiche bauartbezogene Anforderungen auf.²⁰ Zentrale Rechtsgrundlagen hierfür sind die VO (EU) 2018/858²¹ über die Genehmigung und die Marktüberwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge sowie die für Fahrzeuge der Klassen M2 und M3 (Fahrzeuge zur Personenbeförderung mit mehr als acht Sitzplätzen außer dem Fahrersitz) folgen aus Art. 7.

Die VO (EU) 2018/858 enthält in Anlage 3 Anforderungen an rollstuhlgerechte Fahrzeuge der Klasse M1.

Ab dem 6. Juli 2022 wird die VO (EU) 2019/2144 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge im Hinblick auf ihre allgemeine Sicherheit und den Schutz der Fahrzeuginsassen und von ungeschützten Verkehrsteilnehmern. Art. 9 Abs. 6 VO (EU) 2019/2144 bestimmt:

„Fahrzeuge der Klassen M2 und M3 mit einer zulässigen Personenzahl von mehr als 22 Fahrgästen zusätzlich zum Fahrer, die mit Stehplätzen versehen sind, die die Beförderung von Fahrgästen auf Strecken mit zahlreichen Haltestellen ermöglichen, müssen so konstruiert und gebaut sein, dass sie für Personen mit eingeschränkter Mobilität, einschließlich Rollstuhlfahrer, zugänglich sind.“

1.2.1.2.2 Regelung Nr. 107 der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen (UNECE)

Zahlreiche detaillierte Vorgaben über die barrierefreie Konstruktion von Bussen als Typgenehmigungsvoraussetzung enthält Anhang 8 („Unterbringung und Barrierefreiheit für Fahrgäste mit eingeschränkter Mobilität“) der Regelung Nr. 107 der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen (UNECE) – Einheitliche Bestimmungen für die Genehmigung von Fahrzeugen der Klassen M2 oder M3

²⁰ Dazu im Überblick *Knauff*, in: Ruffert 2020, § 6 Rn. 141.

²¹ Die VO (EU) 2018/858 hat zum 1. September 2020 die zuvor geltende RL (EU) Nr. 2007/46/EG ersetzt und ist für Typzulassungen ab diesem Datum anzuwenden.

hinsichtlich ihrer allgemeinen Konstruktionsmerkmale [2018/237] (UNECE R 107.07), auf die Anhang I der VO (EU) 2019/2144 sowie Anhang II der Verordnung (EU) 2018/858 verweisen. Die Vorgaben betreffen beispielsweise Stufen, Behindertensitze und Platzangebot für Fahrgäste mit eingeschränkter Mobilität, Handläufe an Behindertensitzen, Fußbodenneigung, Vorschriften in Bezug auf Rollstuhlfahrer, Sitze und stehende Fahrgäste im Rollstuhlbereich, Standfestigkeit der Rollstühle, Türöffnungseinrichtungen und Vorschriften für Einstiegshilfen. Darüber hinaus bestimmt Nr. 7.7.8.5.3. Anhang 3, dass

„[d]ie vorgeschriebene Mindestanzahl Behindertensitze, die den Anforderungen nach Anhang 8 Absatz 3.2 entsprechen, ... für die Klasse I vier Sitze, für die Klasse II zwei Sitze und für die Klasse A einen Sitz [beträgt]. Bei Fahrzeugen der Klasse III oder der Klasse B, die den Anforderungen nach Anhang 8 unterliegen, ist die Mindestanzahl Behindertensitze in Klasse III zwei Sitze und in Klasse B ein Sitz.²²

Ein Sitz, der sich wegklappen lässt, wenn er nicht benutzt wird, darf nicht als Behindertensitz gelten.“

Kontrolle

Ergänzend sei darauf hingewiesen, dass RL (EU) Nr. 2014/45/EU über die regelmäßige technische Überwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern im Anhang I sowie die RL 2014/47/EU über die technische Unterwegskontrolle der Verkehrs- und Betriebssicherheit von Nutzfahrzeugen, die in der Union am Straßenverkehr teilnehmen im Anhang II jeweils unter Nr. 9.11 übereinstimmend als Gegenstand der jeweiligen Prüfungen Türen, Rampen und Hebevorrichtungen, Rollstuhl-Rückhaltesysteme und Signaleinrichtungen und Sonderausstattung vorsehen. Dies leistet einen wesentlichen Beitrag, deren Existenz und Funktionsfähigkeit sicherzustellen.

1.2.1.3 Schiffsverkehr

Anhang III der RL (EU) Nr. 2009/45/EG über Sicherheitsvorschriften und -normen für Fahrgastschiffe enthält unter Bezugnahme auf das IMO-Rundschreiben MSC/Circ. 735 (IMO 1996)²³ Leitlinien für Fahrgastschiffe und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge in Bezug auf Personen mit eingeschränkter Mobilität. Diese betreffen den Zugang zum Schiff, Hinweisschilder, Mittel zur Verbreitung von Ankündigungen, Alarm und einige spezifische Konstruktionsvorgaben, die zur Barrierefreiheit zumindest partiell beitragen sollen. Der erfasste Personenkreis umfasst nach Art. 2 lit. y RL (EU) Nr. 2009/45/EG

„alle Personen, die bei der Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel besondere Schwierigkeiten haben, einschließlich älterer Menschen, Menschen mit Behinderung, Personen mit Behinderungen

²² Erfasst werden gemäß den Definitionen in Nr. 2.1. folgende Fahrzeuge: „Klasse I“ erfasst Fahrzeuge, die zusätzlich zum Fahrer mehr als 22 Fahrgäste befördern können mit Stehplätzen, die die Beförderung von Fahrgästen auf Strecken mit zahlreichen Haltestellen ermöglichen, „Klasse II“ solche, die hauptsächlich zur Beförderung sitzender Fahrgäste gebaut und so ausgelegt sind, dass die Beförderung stehender Fahrgäste im Gang und/oder in einem Bereich, der nicht größer ist als der Raum von zwei Sitzbänken, möglich ist; „Klasse III“ derartige Fahrzeuge, die ausschließlich für die Beförderung sitzender Fahrgäste gebaut sind; „Klasse B“ erfasst Fahrzeuge, die zusätzlich zum Fahrer bis zu 22 Fahrgäste befördern können und nicht zur Beförderung stehender Fahrgäste ausgelegt sind; in einem Fahrzeug dieser Klasse sind keine Stehplätze vorgesehen.

²³ Recommendation on the Design and Operation of Passenger Ships to Respond to Elderly and Disabled Persons' Needs (Empfehlung für die Gestaltung und den Betrieb von Fahrgastschiffen, um den Bedürfnissen älterer und behinderter Personen gerecht zu werden).

der Sinnesorgane und Rollstuhlfahrer, Schwangerer und Personen in Begleitung von kleinen Kindern“.

Nach Art. 8 RL (EU) Nr. 2009/45/EG stellen

„(1) [d]ie Mitgliedstaaten ... sicher, dass, soweit durchführbar, auf der Grundlage der Leitlinien in Anhang III geeignete Maßnahmen ergriffen werden, um für Personen mit eingeschränkter Mobilität den sicheren Zugang zu allen Fahrgastschiffen der Klassen A, B, C und D sowie zu allen im öffentlichen Verkehr eingesetzten Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen zu gewährleisten, deren Kiel am oder nach dem 1. Oktober 2004 gelegt wurde oder die sich zu diesem Zeitpunkt in einem entsprechenden Bauzustand befanden.

(2) Die Mitgliedstaaten arbeiten bei der Umsetzung der Leitlinien des Anhangs III mit den Organisationen zusammen, die Personen mit eingeschränkter Mobilität vertreten, und konsultieren diese Organisationen.

(3) Für Änderungen an Fahrgastschiffen der Klassen A, B, C und D und von im öffentlichen Verkehr eingesetzten Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen, deren Kiel vor dem 1. Oktober 2004 gelegt wurde oder die sich vor diesem Zeitpunkt in einem entsprechenden Bauzustand befanden, wenden die Mitgliedstaaten die Leitlinien des Anhangs III an, soweit dies wirtschaftlich vertretbar und durchführbar ist.“²⁴

Überdies verweist Anhang II RL (EU) 2016/1629 zur Festlegung technischer Vorschriften für Binnenschiffe für die erfassten Schiffe auf den Europäischen Standard der technischen Vorschriften für Binnenschiffe (ES-TRIN, vgl. Abschnitt 2.2.6.6), der in Kap. 19 i. V. m. den in Teil III enthaltenen Sonderbestimmungen über die Berücksichtigung der besonderen Sicherheitsbedürfnisse von Personen mit eingeschränkter Mobilität (ESI-III-2).

1.2.1.4 Infrastruktur

Regelungen über die Barrierefreiheit von Verkehrsinfrastruktur sind teilweise in den verkehrsspezifischen Sekundärrechtsakten enthalten. Darüber hinaus existieren einige eigenständige Sekundärrechtsakte.

1.2.1.4.1 Verordnung (EU) Nr. 1315/2013

Nach Art. 4 lit. d Nr. v) VO (EU) Nr. 1315/2013 über Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes ist

„die Zugänglichkeit für ältere Menschen, für Menschen mit eingeschränkter Mobilität und für Menschen mit Behinderungen“

Ausdruck des Ziels „Mehr Vorteile für die Nutzer“ im Rahmen des transeuropäischen Verkehrsnetzes. Korrespondierend damit wird nach Art. 10 Abs. 1 VO (EU) Nr. 1315/2013

„[b]eim Aufbau des Gesamtnetzes ... Maßnahmen allgemeine Priorität eingeräumt, die notwendig sind für ... e) die Verbesserung oder Erhaltung der Qualität der Infrastrukturen in Bezug auf ... Zugänglichkeit für alle Benutzer einschließlich älterer Menschen, Personen mit eingeschränkter Mobilität und Fahrgästen mit Behinderungen ...“

Art. 37 VO (EU) Nr. 1315/2013 sieht ergänzend vor, dass die erfassten

²⁴ Vgl. dazu auch BG Verkehr 2011, 2019.

„Verkehrsinfrastrukturen ... die nahtlose Mobilität und Zugänglichkeit für alle Benutzer, insbesondere für ältere Menschen, für Personen mit eingeschränkter Mobilität und für Fahrgäste mit Behinderungen, ermöglichen“

müssen und verweist hinsichtlich der Anforderungen an Auslegung und Bau auf die einschlägigen (sonstigen) Anforderungen des Unionsrechts.

1.2.1.4.2 Richtlinie 2004/54/EG

Im Hinblick darauf, dass die Nutzung von Straßentunneln mit besonderen Gefahren verbunden sein kann, stellt die RL (EU) Nr. 2004/54/EG über Mindestanforderungen an die Sicherheit von Tunneln im transeuropäischen Straßennetz (EG-Tunnelrichtlinie) spezifische Anforderungen auch im Hinblick auf die Barrierefreiheit auf. Erwägungsgrund 12 RL (EU) Nr. 2004/54/EG konstatiert:

„Mit den durch diese Richtlinie bewirkten Verbesserungen wird ein höheres Sicherheitsniveau für alle Nutzer, einschließlich behinderter Personen, erreicht. Da behinderte Personen bei einem Notfall jedoch größere Schwierigkeiten haben, sich in Sicherheit zu bringen, sollte ein besonderes Augenmerk auf ihre Sicherheit gelegt werden.“

Anknüpfend daran sieht Nr. 2.2 Anhang II RL (EU) Nr. 2004/54/EG vor, dass

„[d]ie Sicherheitsdokumentation ... eine Beschreibung der vorbeugenden und sichernden Maßnahmen [enthält], die unter Berücksichtigung von Personen mit eingeschränkter Mobilität und behinderten Personen, der Art der Straße, der Gesamtauslegung des Bauwerks, seiner Umgebung, der Art des Verkehrs und der Einsatzbedingungen der in Artikel 2 bestimmten Einsatzdienste zur Sicherstellung der Sicherheit der Nutzer erforderlich sind.“

Zudem umfasst nach Nr. 2.4. Anhang II RL (EU) Nr. 2004/54/EG

„[f]ür einen in der Phase der Inbetriebnahme befindlichen Tunnel ... die Sicherheitsdokumentation zusätzlich zu den für die Planungsphase vorgeschriebenen Bestandteilen: ... — einen gemeinsam mit den Einsatzdiensten erstellten Organisationsplan für den Notfall, in dem auch Personen mit eingeschränkter Mobilität und behinderte Personen berücksichtigt werden.“

Die Umsetzung der Anforderungen der EG-Tunnelrichtlinie in nationales Recht erfolgte fristgerecht durch (vgl. BT-Drs. 16/3984, S. 28 f. und siehe Abschnitt 2.2.6.1)

- Anpassung und Erweiterung der Richtlinien für die Ausstattung und den Betrieb von Straßentunneln (RABT, Ausgabe 2006), u. a. hinsichtlich der Sicherheitsdokumentation und des Berichtswesens,
- Einführung der RABT durch ein Allgemeines Rundschreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (ARS-Nr. 10/2006) sowie
- Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung und der zugehörigen Verwaltungsvorschriften (Verkehrszeichen 327 StVO „Tunnel“).

1.2.1.5 Informationen und elektronische Dienstleistungen

1.2.1.5.1 Richtlinie (EU) 2016/2102

Die RL (EU) Nr. 2016/2102 über den barrierefreien Zugang zu den Websites und mobilen Anwendungen öffentlicher Stellen²⁵ adressiert den Verkehrssektor nicht spezifisch. Zugleich erfordert sie eine umfassende Barrierefreiheit von Websites und mobilen Anwendungen jeder öffentlichen Stelle. Als solche qualifiziert Art. 3 Nr. 1 RL (EU) Nr. 2016/2102

²⁵ Siehe dazu auch Klemm 2018, S. 91ff.

„den Staat, die Gebietskörperschaften, die Einrichtungen des öffentlichen Rechts im Sinne der Definition in Artikel 2 Absatz 1 Nummer 4 der Richtlinie 2014/24/EU oder Verbände, die aus einer oder mehreren solcher Körperschaften oder Einrichtungen des öffentlichen Rechts bestehen, sofern diese Verbände zu dem besonderen Zweck gegründet wurden, im Allgemeininteresse liegende Aufgaben nicht gewerblicher Art zu erfüllen“.

Im Hinblick darauf konstatiert Erwägungsgrund 35 S. 1 RL (EU) Nr. 2019/882 (vgl. Abschnitt 1.2.1.5.2) zu Recht:

„Die Richtlinie (EU) 2016/2102 des Europäischen Parlaments und des Rates verpflichtet öffentliche Stellen, die Verkehrsdienste — einschließlich Stadt- und Vorortverkehrsdienste sowie Regionalverkehrsdienste — anbieten, bereits dazu, ihre Websites barrierefrei zu gestalten.“

1.2.1.5.2 Richtlinie (EU) 2019/882

Die RL (EU) Nr. 2019/882 über die Barrierefreiheitsanforderungen für Produkte und Dienstleistungen weist nur punktuell einen spezifischen Mobilitätsbezug auf. Sie bezweckt ausweislich Art. 1 RL (EU) Nr. 2019/882

„durch Angleichung der Rechts- und Verwaltungsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Barrierefreiheitsanforderungen für bestimmte Produkte und Dienstleistungen einen Beitrag zum reibungslosen Funktionieren des Binnenmarkts zu leisten, indem insbesondere durch unterschiedliche Barrierefreiheitsanforderungen in den Mitgliedstaaten bedingte Hindernisse für den freien Verkehr von Produkten und Dienstleistungen, die Gegenstand dieser Richtlinie sind, beseitigt werden bzw. die Errichtung derartiger Hindernisse verhindert wird.“

Allerdings entfaltet sie ihre Rechtswirkungen für die von ihr erfassten Produkte und Dienstleistungen erst nach dem 28. Juni 2025 und soweit diese nicht von Kleinunternehmen angeboten werden. Ihr Geltungsbereich erstreckt sich nach Art. 2 RL (EU) Nr. 2019/882 u. a. auf Fahrausweisautomaten sowie interaktive Selbstbedienungsterminals zur Bereitstellung von Informationen (mit Ausnahme von Terminals, die als integrierte Bestandteile von Fahrzeugen, Luftfahrzeugen, Schiffen oder Schienenfahrzeugen eingebaut sind). Zudem erfasst sie

„folgende Elemente von Personenverkehrsdiensten im Luft-, Bus-, Schienen- und Schiffsverkehr mit Ausnahme von Stadt-, Vorort- und Regionalverkehrsdiensten, für die nur die Elemente unter Ziffer v gelten: i) Websites; ii) auf Mobilgeräten angebotene Dienstleistungen, einschließlich mobiler Anwendungen; iii) elektronische Tickets und elektronische Ticketdienste; iv) die Bereitstellung von Informationen in Bezug auf den Verkehrsdienst, einschließlich Reiseinformationen in Echtzeit, wobei dies in Bezug auf Informationsbildschirme auf interaktive Bildschirme im Hoheitsgebiet der Union beschränkt ist; und v) interaktive Selbstbedienungsterminals im Hoheitsgebiet der Union, mit Ausnahme der Terminals, die als integrierte Bestandteile von Fahrzeugen, Luftfahrzeugen, Schiffen und Schienenfahrzeugen eingebaut sind und für die Erbringung von solchen Personenverkehrsdiensten verwendet werden“.

Die Verkehrsdienste werden – vielfach unter Rückgriff auf andere Sekundärrechtsakte, teils spezifisch – in Art. 3 Nr. 31-36 RL (EU) Nr. 2019/882 legaldefiniert. Die spezifischen Barrierefreiheitsanforderungen werden in Art. 4 i. V. m. Anhang I RL (EU) Nr. 2019/882 bestimmt. Diese betreffen gemäß Abschnitt IV

„c) bei Personenbeförderungsdiensten im Luft-, Bus-, Schienen- und Schiffsverkehr, ausgenommen Stadt- und Vorortverkehrsdienste sowie Regionalverkehrsdienste: i) Gewährleistung der Bereitstellung von Informationen über die Barrierefreiheit der Verkehrsmittel, der umliegenden Infrastruktur und Gebäude und über die Unterstützung für Menschen mit Behinderungen; ii) Gewährleistung der Bereitstellung von Informationen über intelligente Ticketterminals (für die

elektronische Reservierung und Buchung von Fahrausweisen usw.), Reiseinformationen in Echtzeit (Fahrpläne, Informationen über Verkehrsstörungen, Anschlüsse, die Weiterreise mit anderen Verkehrsmitteln usw.) und zusätzliche Informationen zu den Dienstleistungen (die personelle Ausstattung von Bahnhöfen, defekte Aufzüge oder vorübergehend nicht verfügbare Dienstleistungen usw.)

d) bei Stadt- und Vorortverkehrsdienste sowie Regionalverkehrsdiensten: Gewährleistung der Barrierefreiheit der zur Erbringung der Dienstleistung verwendeten Selbstbedienungsterminals gemäß Abschnitt I dieses Anhangs;"

Die reduzierten Anforderungen bei Stadt- und Vorortverkehrsdiensten sowie Regionalverkehrsdiensten geht nach Auffassung des europäischen Gesetzgebers nicht mit Einschränkungen in der Sache einher. Erwägungsgrund 35 S. 3 RL (EU) Nr. 2019/882 erläutert hierzu:

„Da die vorliegende Richtlinie die überwiegende Mehrheit der privaten Erbringer von Verkehrsdiensten verpflichtet wird, ihre Websites für den Online-Ticketverkauf barrierefrei zu gestalten, ist es nicht notwendig, weitere Anforderungen für die Websites von Erbringern von Stadt- und Vorortverkehrsdiensten sowie Regionalverkehrsdiensten in die vorliegende Richtlinie aufzunehmen.“

Erwägungsgrund 38 RL (EU) Nr. 2019/882 sieht überdies (ohne Verpflichtungswirkung) vor, dass

„[d]en kommunalen Behörden ... nahelegt werden [sollte], die barrierefreie Zugänglichkeit der städtischen Verkehrsdienste in ihre Pläne für nachhaltige städtische Mobilität einzubeziehen sowie regelmäßig Listen mit bewährten Verfahren im Bereich der barrierefreien Zugänglichkeit öffentlicher städtischer Verkehrs- und Mobilitätsdienste zu veröffentlichen.“

Allerdings wird nach Art. 5 RL (EU) Nr. 2019/882

„[b]ei Dienstleistungen, die den in den Verordnungen (EG) Nr. 261/2004, (EG) Nr. 1107/2006, (EG) Nr. 1371/2007, (EU) Nr. 1177/2010 und (EU) Nr. 181/2011 und den auf Grundlage der Richtlinie 2008/57/EG angenommenen einschlägigen Rechtsakten festgelegten Vorschriften über die Bereitstellung von zugänglichen Informationen und Informationen zur Barrierefreiheit entsprechen, ... davon ausgegangen, dass sie die entsprechenden Anforderungen der vorliegenden Richtlinie erfüllen. Enthält die vorliegende Richtlinie Anforderungen, die über die in den genannten Verordnungen und Rechtsakten enthaltenen Anforderungen hinausgehen, so finden die zusätzlichen Anforderungen in vollem Umfang Anwendung.“

Zur Beachtung verpflichtet werden Hersteller, Importeure, Händler und Dienstleister der erfassten Produkte und Dienstleistungen, Art. 7 ff. RL (EU) Nr. 2019/882.

Dem Nachweis bei Produkten dient die EU-Konformitätserklärung mittels des CE-Kennzeichens, Art. 16 ff. RL (EU) Nr. 2019/882. Für Dienstleistungen folgt aus Art. 23 Abs. 1 RL (EU) Nr. 2019/882, dass

„[d]ie Mitgliedstaaten entwickeln, implementieren und aktualisieren regelmäßig geeignete Verfahren, um a) die Übereinstimmung der Dienstleistungen mit den Anforderungen dieser Richtlinie einschließlich der Beurteilung nach Artikel 14, wofür Artikel 19 Absatz 2 sinngemäß gilt, zu kontrollieren; b) Beschwerden oder Berichten über Dienstleistungen nachzugehen, die die Barrierefreiheitsanforderungen dieser Richtlinie nicht erfüllen; c) zu kontrollieren, dass der Wirtschaftsakteur die notwendigen Korrekturmaßnahmen durchgeführt hat.“

1.2.2 Fahrgastrechte

Die Ausgestaltung und Gewährleistung der Rechte von Fahrgästen ist ein traditioneller Bestandteil der EU-Verkehrspolitik. Einschlägige Regelungen bestehen für alle Verkehrsarten und adressieren stets

(auch) behinderte Fahrgäste. Ungeachtet inhaltlicher Parallelen handelt es sich um verkehrsträgerspezifische Regelungen. Klarstellend ist darauf hinzuweisen, dass es sich dabei nicht um Barrierefreiheitsanforderungen im technischen Sinne, vgl. § 4 BGG, handelt, sondern um sonstige Zugänglichkeitsregelungen („angemessene Vorkehrungen“) im Sinne der UN-BRK.

1.2.2.1 Eisenbahnverkehr

Die VO (EG) Nr. 1371/2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr regelte bislang umfassend und für alle Fahrgastgruppen die Fahrgastrechte im Eisenbahnverkehr. Behinderte Fahrgäste stehen dabei besonders im Fokus. Die Verordnung wurde mit Wirkung vom 7. Juni 2023 aufgehoben und ab diesem Datum durch die VO (EU) Nr. 2021/782 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr ersetzt.²⁶

Bereits bei der Bestimmung des Regelungsgegenstands in Art. 1 lit. d VO (EG) Nr. 1371/2007 nimmt

„den Schutz von und Hilfeleistungen für Personen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität“

in Bezug. Art. 1 lit. f VO (EU) Nr. 2021/782 ändert hieran in der Sache nichts, verweist aber statt auf den Schutz auf die Nichtdiskriminierung der Betroffenen.

Als Person mit Behinderungen oder Person mit eingeschränkter Mobilität gilt nach Art. 3 Nr. 15 VO (EG) Nr. 1371/2007

„eine Person, deren Mobilität bei der Benutzung von Beförderungsmitteln wegen einer körperlichen (sensorischen oder motorischen, dauerhaften oder zeitweiligen) Behinderung, einer geistigen Behinderung oder Beeinträchtigung, wegen anderer Behinderungen oder aufgrund des Alters eingeschränkt ist und deren Zustand angemessene Unterstützung und eine Anpassung der für alle Fahrgäste bereitgestellten Dienstleistungen an die besonderen Bedürfnisse dieser Person erfordert“.

Art. 3 Nr. 21 VO (EU) Nr. 2021/782 schärft die Begrifflichkeit dahingehend, dass künftig

„jede Person mit einer dauerhaften oder vorübergehenden körperlichen, geistigen, intellektuellen Behinderung oder sensorischen Beeinträchtigung, die in Wechselwirkung mit verschiedenen Barrieren der vollen, tatsächlichen und mit anderen Fahrgästen gleichberechtigten Benutzung von Beförderungsmitteln durch diese Person entgegenstehen kann, oder eine Person, die bei der Benutzung von Beförderungsmitteln aufgrund des Alters nur eingeschränkt mobil ist“,

erfasst wird.

Spezifische Verpflichtungen in Bezug auf behinderte Fahrgäste sind in Art. 19–25 VO (EG) Nr. 1371/2007 enthalten. Die Vorschriften regeln zahlreiche Aspekte. Ihre Vorgaben werden durch die Art. 21–26 VO (EU) Nr. 2021/782 fortgeführt und punktuell konkretisiert sowie weiterentwickelt.

Art. 19 Abs. 2 VO (EG) Nr. 1371/2007 gestaltet den Anspruch auf Beförderung dahingehend aus, dass

„Buchungen und Fahrkarten werden für Personen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität ohne Aufpreis angeboten [werden]. Ein Eisenbahnunternehmen, Fahrkartenverkäufer oder Reiseveranstalter darf sich nicht weigern, eine Buchung einer Person mit einer Be-

²⁶ Siehe dazu auch Tolmein 2023, S. 32ff.

hinderung oder einer Person mit eingeschränkter Mobilität zu akzeptieren oder ihr eine Fahrkarte auszustellen, oder verlangen, dass sie von einer anderen Person begleitet wird, es sei denn, dies ist unbedingt erforderlich, um den in Absatz 1 genannten Zugangsregeln nachzukommen.“

Art. 20 Abs. 1 VO (EG) Nr. 1371/2007 sieht auf Anfrage Informationspflichten für Eisenbahnunternehmen, Fahrkartenverkäufer und Reiseveranstalter über nach Art. 19 Abs. 1 von ersteren und Bahnhöfsbetreibern unter aktiver Beteiligung der Vertretungsorganisationen von Personen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität aufzustellende Zugangsregeln und

„über die Zugänglichkeit der Eisenbahnverkehrsdienste und ... über die Ausstattung der Fahrzeuge“

vor. Maßgeblich für die Zugänglichkeit sind nach Art. 21 VO (EG) Nr. 1371/2007 die einschlägigen TSI – und damit die VO (EU) Nr. 1300/2014 (vgl. Abschnitt 1.2.1.1.2).

Die gebotene Hilfeleistung an mit Personal ausgestatteten Bahnhöfen bestimmt Art. 22 Abs. 1 VO (EG) Nr. 1371/2007 dahingehend, dass

„der Bahnhöfsbetreiber bei Abfahrt, Umsteigen oder Ankunft einer Person mit einer Behinderung oder einer Person mit eingeschränkter Mobilität in einem mit Personal ausgestatteten Bahnhof für kostenlose Hilfeleistung in einer Weise zu sorgen [hat], dass die Person in den abfahrenden Verkehrsdienst einsteigen, zum Anschlussverkehrsdienst umsteigen und aus dem ankommenden Verkehrsdienst aussteigen kann, für den sie eine Fahrkarte erworben hat.“

In Bezug auf die Hilfeleistung im Zug verpflichtet Art. 23 S. 1 VO (EG) Nr. 1371/2007

„Eisenbahnunternehmen Personen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität im Zug und während des Ein- und Aussteigens kostenlos Hilfe zu leisten.“

Um Umgehungen dieser Verpflichtungen entgegenzuwirken, normiert Art. 24 VO (EG) Nr. 1371/2007 spezifische Voraussetzungen für das Erbringen von Hilfeleistungen. Danach arbeiten

„[d]ie Eisenbahnunternehmen, Bahnhöfsbetreiber, Fahrkartenverkäufer und Reiseveranstalter ... nach Maßgabe der Artikel 22 und 23 und der nachstehenden Buchstaben bei der Hilfeleistung für Personen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität zusammen:

a) Die Hilfeleistung wird unter der Voraussetzung erbracht, dass der Hilfsbedarf einer Person dem Eisenbahnunternehmen, dem Bahnhöfsbetreiber oder dem Fahrkartenverkäufer oder dem Reiseveranstalter, bei dem die Fahrkarte erworben wurde, spätestens 48 Stunden vor dem Zeitpunkt, zu dem die Hilfeleistung benötigt wird, gemeldet wurde. Im Falle einer Mehrfahrtenkarte ist eine einzige Meldung ausreichend, sofern geeignete Informationen über den Zeitplan für die nachfolgenden Fahrten vorgelegt werden.

b) Die Eisenbahnunternehmen, Bahnhöfsbetreiber, Fahrkartenverkäufer oder Reiseveranstalter ergreifen alle erforderlichen Maßnahmen, um Meldungen des Hilfsbedarfs entgegennehmen zu können.

c) Ist keine Meldung nach Buchstabe a erfolgt, so bemühen sich das Eisenbahnunternehmen und der Bahnhöfsbetreiber nach besten Kräften, die Hilfeleistung so zu erbringen, dass die Person mit einer Behinderung oder die Person mit eingeschränkter Mobilität ihre Reise durchführen kann.

d) Unbeschadet der Zuständigkeiten anderer Einrichtungen für Bereiche, die außerhalb des Bahnhöfsgeländes liegen, legt der Bahnhöfsbetreiber oder eine andere befugte Person Punkte innerhalb und außerhalb des Bahnhofs fest, an denen Personen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität ihre Ankunft am Bahnhof melden und gegebenenfalls Hilfe anfordern können.

e) Eine Hilfeleistung wird dann erbracht, wenn die Person mit einer Behinderung oder die Person mit eingeschränkter Mobilität sich zu dem von dem die Hilfeleistung erbringenden Eisenbahnunternehmen oder Bahnhofsbetreiber festgelegten Zeitpunkt an dem festgelegten Ort einfindet. Der festgelegte Zeitpunkt darf höchstens 60 Minuten vor der fahrplanmäßigen Abfahrtszeit oder vor dem Zeitpunkt liegen, zu dem alle Fahrgäste ersucht werden, anwesend zu sein. Wenn kein Zeitpunkt festgelegt wurde, zu dem die Person mit einer Behinderung oder die Person mit eingeschränkter Mobilität sich einfinden soll, hat sich diese spätestens 30 Minuten vor der fahrplanmäßigen Abfahrtszeit oder vor dem Zeitpunkt, zu dem alle Fahrgäste ersucht werden, anwesend zu sein, an dem festgelegten Ort einzufinden.“

Schließlich gilt nach Art. 25 VO (EG) Nr. 1371/2007 für den Fall, dass ein

„Eisenbahnunternehmen für den vollständigen oder teilweisen Verlust oder die Beschädigung von Mobilitätshilfen oder sonstigen speziellen Ausrüstungen, die von Personen mit Behinderungen oder Personen mit eingeschränkter Mobilität verwendet werden [, haftet], ... keine Haftungsgrenze.“

Künftig wird überdies in Art. 26 VO (EU) Nr. 2021/782 explizit eine Schulung des Personals, das im Rahmen seiner regulären Aufgaben Personen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität direkte Hilfe leistet, vorgesehen. Davon eingeschlossen ist das gesamte an Bahnhöfen oder in Zügen beschäftigte Personal mit direktem Kontakt zum Reisepublikum.

Eine weitere spezifische Neuregelung enthält Art. 18 Abs. 4 VO (EU) Nr. 2021/782. Danach bieten

„Erbringer von Verkehrsdiensten für die Weiterreise mit geänderter Streckenführung ... Personen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität vergleichbare Unterstützung und einen vergleichbaren barrierefreien Zugang, wenn sie einen alternativen Verkehrsdienst anbieten. Sie können Personen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität alternative Dienste anbieten, die ihren Bedürfnissen entsprechen und die sich von den anderen Fahrgästen angebotenen Diensten unterscheiden.“

Für das Beschwerdeverfahren fordert Art. 28 Abs. 3 VO (EU) Nr. 2021/782 die öffentliche Zugänglichkeit der Informationen und stellt Art. 33 Abs. 3 UAbs. 2 VO (EU) Nr. 2021/782 klar, dass

„[d]as Beschwerdeverfahren ... für Personen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität barrierefrei zugänglich sein [muss].“

1.2.2.2 Busverkehr

Die VO (EU) Nr. 181/2011 über die Fahrgastrechte im Kraftomnibusverkehr enthält ebenfalls neben den für alle Fahrgäste geltenden Regelungen einige spezifische Vorgaben, die dem Schutz und der Unterstützung behinderter Fahrgäste dienen. Sie orientiert sich ersichtlich am Vorbild der VO (EG) Nr. 1371/2007.

Nach Art. 1 lit. c VO (EU) Nr. 181/2011 zielen auch die Vorschriften für den Kraftomnibusverkehr auf

„das Verbot der Diskriminierung und die obligatorische Unterstützung von behinderten Menschen und Personen mit eingeschränkter Mobilität“

ab. Die Legaldefinition der Begriffe „behinderter Mensch“ oder „Person mit eingeschränkter Mobilität“ in Art. 3 lit. j VO (EU) Nr. 181/2011 stimmt mit der in Art. 3 Nr. 15 VO (EG) Nr. 1371/2007 überein.

Spezifische materiellrechtliche Vorgaben enthalten die Art. 9-18 VO (EU) Nr. 181/2011. Die Vorschriften gelten sämtlich für Linienverkehre, bei denen die planmäßige Wegstrecke 250 km oder mehr beträgt. Für kürzere Verkehre gelten nur die Art. 9, Art. 10 Abs. 1, Art. 16 Abs. 1 Buchstabe b, Abs. 2, Art. 17 Abs.

1 und 2, vgl. Art. 1 Abs. 1 und 2 VO (EU) Nr. 181/2011. Für den Gelegenheitsverkehr mit Bussen gelten lediglich Art. 17 Abs. 1 und 2 sowie Art. 18 (vgl. Art. 2 Abs. 3 VO (EU) Nr. 181/2011).

Art. 9 VO (EU) Nr. 181/2011 normiert im Wesentlichen übereinstimmend mit Art. 19 Abs. 2 VO (EG) Nr. 1371/2007 einen Anspruch auf Beförderung. Eine spezifische Ausnahme sieht Art. 10 Abs. 1 VO (EU) Nr. 181/2011 insoweit vor, als danach

„Beförderer, Reisevermittler und Reiseveranstalter sich aufgrund der Behinderung oder eingeschränkten Mobilität einer Person weigern [können], eine Reservierung vorzunehmen, einen Fahrschein auszustellen oder auf sonstige Weise zur Verfügung zu stellen oder die Person an Bord des Fahrzeugs zu nehmen, ... b) wenn es wegen der Bauart des Fahrzeugs oder der Infrastruktur, einschließlich der Busbahnhöfe und Bushaltestellen, physisch nicht möglich ist, den Einstieg, den Ausstieg oder die Beförderung des behinderten Menschen oder der Person mit eingeschränkter Mobilität auf sichere und operationell durchführbare Weise vorzunehmen.“

Die Vorschrift ist Konsequenz des Fehlens europarechtlicher Anforderungen an Fahrzeuge und Infrastruktur für Busverkehre entsprechend der VO (EU) Nr. 1300/2014.

Nach Art. 11 VO (EU) Nr. 181/2011 müssen

„[d]ie Beförderer und Busbahnhofbetreiber ... über nicht diskriminierende Zugangsbedingungen für die Beförderung von behinderten Menschen und Personen mit eingeschränkter Mobilität verfügen oder solche — gegebenenfalls über ihre Organisationen — in Zusammenarbeit mit Interessenverbänden von behinderten Menschen oder Personen mit eingeschränkter Mobilität aufstellen“

und deren Transparenz gewährleisten.

Hilfeleistungen werden in verschiedener Hinsicht geregelt. Art. 12 VO (EU) Nr. 181/2011 erfordert die mitgliedstaatliche Benennung der Busbahnhöfe, an denen Hilfeleistung für behinderte Menschen und Personen mit eingeschränkter Mobilität vorzusehen ist, und deren Publikation. Hinsichtlich des Umfangs der gebotenen Hilfeleistung an benannten Busbahnhöfen und an Bord von Kraftomnibussen verweist Art. 13 VO (EU) Nr. 181/2011 auf Anhang I. Danach gilt:

„a) Hilfeleistung in benannten Busbahnhöfen

Hilfeleistungen und Vorkehrungen, um behinderte Menschen oder Personen mit eingeschränkter Mobilität in die Lage zu versetzen,

- ihre Ankunft am Busbahnhof und ihren Bedarf an Hilfeleistungen bei angegebenen Kontaktstellen anzumelden;*
- sich von der angegebenen Kontaktstelle zum Abfertigungsschalter, zum Wartesaal und zum Einstiegsbereich zu begeben;*
- gegebenenfalls mithilfe von Lifts, Rollstühlen oder sonstigen benötigten Hilfen in das Fahrzeug zu gelangen;*
- ihr Gepäck einzuladen;*
- ihr Gepäck wieder in Besitz zu nehmen;*
- aus dem Fahrzeug auszusteigen;*
- einen anerkannten Begleithund im Bus mitzuführen;*
- sich zum Sitzplatz zu begeben;*

b) Hilfeleistung im Fahrzeug

Hilfeleistungen und Vorkehrungen, um behinderte Menschen oder Personen mit eingeschränkter Mobilität in die Lage zu versetzen,

- *wesentliche Informationen über eine Fahrt auf Verlangen des Fahrgasts in zugänglicher Form zu erhalten;*
- *während der Fahrpausen in das Fahrzeug einzusteigen bzw. aus dem Fahrzeug auszusteigen, sofern anderes Personal als der Fahrer an Bord des Fahrzeugs ist.“*

Spezifische Voraussetzungen für das Erbringen von Hilfeleistungen regelt Art. 14 VO (EU) Nr. 181/2011. Diese zielen darauf ab, die Inanspruchnahme der notwendigen Hilfeleistungen effektiv zu ermöglichen. Art. 15 VO (EU) Nr. 181/2011 normiert ergänzend hierfür erforderliche Informationspflichten von Reisevermittlern und Reiseveranstaltern.

Schulungen des Personals werden durch Art. 16 VO (EU) Nr. 181/2011 geboten. Die Inhalte werden durch Anhang II recht detailliert ausgestaltet. Hierauf nimmt auch die RL (EU) 2022/2561 über die Grundqualifikation und Weiterbildung der Fahrer bestimmter Kraftfahrzeuge für den Güter- oder Personenkraftverkehr Bezug.

Bei Verlust oder Beschädigung von Rollstühlen und anderen Mobilitätshilfen begründet Art. 17 VO (EU) Nr. 181/2011 eine Entschädigungspflicht für hierfür verantwortliche Beförderer und Busbahnhofbetreiber. Diese ist in der Höhe grundsätzlich auf den Wiederbeschaffungswert oder die Reparaturkosten gerichtet.

1.2.2.3 Schiffsverkehr

1.2.2.3.1 Verordnung (EU) Nr. 1177/2010

Die VO (EU) Nr. 1177/2010 über die Fahrgastrechte im See- und Binnenschiffsverkehr legaldefiniert in ihrem Art. 3 lit. a die Begriffe „behinderter Mensch“ oder „Person mit eingeschränkter Mobilität“ in gleicher Weise wie die VO (EG) Nr. 1371/2007 und die VO (EU) Nr. 181/2011.

Inhaltlich erfolgt eine Ausgestaltung der Fahrgastrechte behinderter Nutzer von Schiffen durch Art. 7-15 i. V. m. Anhängen I-IV VO (EU) Nr. 1177/2010. Die Regelungen weisen gegenüber denjenigen für Eisenbahn- und Busverkehre nur geringe Abweichungen auf. Diese sind im Wesentlichen durch die verkehrsmittelspezifischen Besonderheiten und die Einbindung in das Schifffahrtsrecht begründet.

Besonderheiten bestehen insoweit, als Art. 13 VO (EU) Nr. 1177/2010 die Festlegung von Qualitätsstandards für Hilfeleistungen durch Terminalbetreiber und Beförderer, die Hafenterminals oder Personenverkehrsdienste mit insgesamt mehr als 100.000 gewerblichen Fahrgastbewegungen betreiben, vorsieht. Hinsichtlich der Haftung normiert Art. 15 VO (EU) Nr. 1177/2010 ein Verschuldenserfordernis und stellt zugleich eine Verschuldensvermutung zu Lasten des potenziell entschädigungspflichtigen Beförderers und Terminalbetreibers auf.

Eine praxisrelevante Einschränkung erfährt die VO (EU) Nr. 1177/2010 freilich dadurch, dass ihr Geltungsbereich gemäß Art. 2 Abs. 2 dahingehend eingeschränkt ist, als sie Fahrgäste nicht erfasst, die

- „a) mit Schiffen reisen, die für die Beförderung von maximal zwölf Fahrgästen zugelassen sind,*
- b) mit Schiffen reisen, deren für den Schiffsbetrieb verantwortliche Besatzung aus höchstens drei Personen besteht oder die im Personenverkehr eine Gesamtstrecke von weniger als 500 m (einfache Fahrt) zurücklegen,*
- c) an Ausflugs- und Besichtigungsfahrten teilnehmen, bei denen es sich nicht um Kreuzfahrten handelt, oder*
- d) mit Schiffen ohne Maschinenantrieb oder mit vor 1965 entworfenen und hauptsächlich mit den Originalwerkstoffen gebauten historischen Fahrgastschiffen im Original oder als Einzelnachbildung reisen, die für die Beförderung von maximal 36 Fahrgästen zugelassen sind.“*

Überdies können die Mitgliedstaaten nach Art. 2 Abs. 4 VO (EU) Nr. 1177/2010

„Personenverkehrsdienste, die im Rahmen gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen, öffentlicher Dienstleistungsverträge oder integrierter Verkehrsdienste erbracht werden, von der Anwendung dieser Verordnung ausnehmen, sofern die Fahrgastrechte nach dieser Verordnung durch einzelstaatliche Rechtsvorschriften vergleichbar gewährleistet sind.“

1.2.2.3.2 Richtlinie (EU) 2017/2397 und Delegierte Richtlinie (EU) 2020/12

Nr. 1.3 Anhang II RL (EU) Nr. 2017/2397 über die Anerkennung von Berufsqualifikationen in der Binnenschifffahrt legt als grundlegende Befähigungsanforderungen auf der Betriebsebene fest, dass

„[d]er Matrose ... in der Lage sein [muss], ... Menschen mit Behinderung sowie Personen mit eingeschränkter Mobilität gemäß der Unterweisung und den Instruktionen nach Anhang IV der Verordnung (EU) Nr. 1177/2010 des Europäischen Parlaments und des Rates direkte Unterstützung zu leisten.“

Weitere Anforderungen richten sich an den Schiffsführer. Dieser muss nach Nr. 2.3 Anhang II RL (EU) Nr. 2017/2397 muss

„in der Lage sein, ... die sichere Beförderung von Fahrgästen und deren Fürsorge während der Fahrt zu planen und zu gewährleisten, einschließlich der unmittelbaren Hilfeleistung für Menschen mit Behinderung sowie Personen mit eingeschränkter Mobilität gemäß der Unterweisung und den Instruktionen nach Anhang IV der Verordnung (EU) Nr. 1177/2010.“

Weiter hat er gemäß Nr. 2.7 Anhang II RL (EU) Nr. 2017/2397

„für den Schutz und die Sicherheit der an Bord befindlichen Personen zu sorgen, einschließlich der unmittelbaren Hilfeleistung für Menschen mit Behinderung sowie Personen mit eingeschränkter Mobilität gemäß der Unterweisung und den Instruktionen nach Anhang IV der Verordnung (EU) Nr. 1177/2010“.

Ein Bewerber als Sachkundiger für die Fahrgastschifffahrt muss nach Nr. 4.1 Anhang II RL (EU) Nr. 2017/2397 in der Lage sein,

„Sicherheitsanweisungen anzuwenden und die erforderlichen Maßnahmen zum Schutz der Fahrgäste im Allgemeinen sowie insbesondere in Notfällen zu ergreifen (z. B. Evakuierung, Schäden, Kollision, Auflaufen, Brand, Explosion und andere Situationen, in denen die Gefahr einer Panik besteht), einschließlich der unmittelbaren Hilfeleistung für Menschen mit Behinderung sowie Personen mit eingeschränkter Mobilität gemäß der Unterweisung und den Instruktionen nach Anhang IV der Verordnung (EU) Nr. 1177/2010“.

Konkretisierungen dieser Anforderungen enthält die Delegierte RL (EU) Nr. 2020/12 zur Ergänzung der Richtlinie (EU) 2017/2397 des Europäischen Parlaments und des Rates in Bezug auf die Standards für Befähigungen und entsprechende Kenntnisse und Fertigkeiten, für praktische Prüfungen, für die Zulassung von Simulatoren und für die medizinische Tauglichkeit.

1.2.2.4 Flugverkehr

1.2.2.4.1 Verordnung (EG) Nr. 1107/2006

Anders als in den übrigen Verkehrsbereichen besteht im Luftverkehr mit der VO (EG) 1107/2006 über die Rechte von behinderten Flugreisenden und Flugreisenden mit eingeschränkter Mobilität ein eigen-

ständiger Sekundärrechtsakt über die Fahr- bzw. Fluggastrechte behinderter Verkehrsteilnehmer. Dieser ergänzt die für alle Fluggäste geltende VO (EG) 261/2004 (siehe Abschnitt 1.2.2.4.2). Grundsätzliche konzeptionelle Abweichungen gehen damit gleichwohl nicht einher.²⁷

Die zentrale Begrifflichkeit „*behinderter Mensch*“ und „*Person mit eingeschränkter Mobilität*“ entspricht nach Art. 2 lit. a VO (EG) 1107/2006 derjenigen der übrigen Fahrgastrechteverordnungen. Beförderungspflicht und Ausnahmen entsprechen grundsätzlich der Ausgestaltung in Art. 9 f. Verordnung (EU) Nr. 181/2011. Hilfeleistungen auf Flughäfen und von Luftfahrtunternehmen werden durch Art. 7 ff. i. V. m. Anhang I und II VO (EG) 1107/2006 ebenfalls grundsätzlich übereinstimmend ausgestaltet.²⁸ Hervorzuheben ist, dass gemäß Art. 9 der VO Flughäfen mit mindestens 150.000 kommerziellen Fluggästen im Jahr Qualitätsstandards aufstellen müssen, die sich am „*Code of Good Conduct in Ground Handling for Persons with Reduced Mobility*“ der European Civil Aviation Conference (ECAC) zu orientieren haben (ECAC 2003). Schulungen des Personals sieht Art. 11 VO (EG) 1107/2006 vor. Hinsichtlich Entschädigungen für verloren gegangene oder beschädigte Rollstühle, sonstige Mobilitätshilfen und Hilfsgeräte wird auf die allgemeine Rechtsordnung verwiesen und zugleich ein Ausschluss von Verpflichtungsbeschränkungen vorgesehen, Art. 12 f. VO (EG) 1107/2006. Entsprechend den im Übrigen geltenden allgemeinen Vorschriften sieht Art. 15 VO (EG) 1107/2006 ein Beschwerdeverfahren vor.

1.2.2.4.2 Verordnung (EG) Nr. 261/2004

In Anbetracht des Bestehens einer vorrangigen Sonderregelung kann die VO (EG) 261/2004 über eine gemeinsame Regelung für Ausgleichs- und Unterstützungsleistungen für Fluggäste im Fall der Nichtbeförderung und bei Annullierung oder großer Verspätung von Flügen auf ausführliche Regelungen zugunsten behinderter Fluggäste verzichten, ohne dass dies zu einer Schutzlücke führt. Gleichwohl besteht mit Art. 11 VO (EG) 261/2004 eine spezifische Regelung, deren normativer Gehalt freilich überschaubar ist. Die Vorschrift lautet:

„(1) Die ausführenden Luftfahrtunternehmen geben Personen mit eingeschränkter Mobilität und deren Begleitpersonen oder Begleithunden mit entsprechender Bescheinigung sowie Kindern ohne Begleitung bei der Beförderung Vorrang.

„(2) Im Fall einer Nichtbeförderung, Annullierung oder Verspätung von beliebiger Dauer haben Personen mit eingeschränkter Mobilität und deren Begleitpersonen ... Anspruch auf baldmögliche Betreuung gemäß Artikel 9.“

Zusätzlich hat nach dem in Bezug genommenen Art. 9 Abs. 3 VO (EG) 261/2004

²⁷ Näher Schladebach 2007; siehe auch ergänzend für das Verständnis der Kommission die Auslegungsleitlinien zur Anwendung der Verordnung (EG) Nr. 1107/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. Juli 2006 über die Rechte von behinderten Flugreisenden und Flugreisenden mit eingeschränkter Mobilität, SWD (2012) 171 final.

²⁸ Nach LG Frankfurt, Urteil vom 22.12.2016, Rn. 30 (juris), obliegt es „*[n]ach Art. 7 I VO (EG) 1107/2006 [...] dem Leitungsorgan des Flughafens, dafür Sorge zu tragen, dass Hilfe so geleistet wird, dass eine in der Mobilität eingeschränkte Person den Flug, für den sie eine Buchung besitzt, antreten kann. Nach der genannten Verordnung sollte den Leitungsorganen von Flughäfen die Gesamtverantwortung übertragen werden, da sie bei allen Dienstleistungen auf den Flughäfen eine zentrale Rolle spielen (Präambel 6 VO (EG) 1107/2006).*“

„[b]ei der Anwendung dieses Artikels ... das ausführende Luftfahrtunternehmen besonders auf die Bedürfnisse von Personen mit eingeschränkter Mobilität und deren Begleitpersonen sowie auf die Bedürfnisse von Kindern ohne Begleitung zu achten.“

Letztlich korrespondieren diese Vorgaben mit den Regelungen über die nach der VO (EG) 1107/2006 gebotene Hilfeleistung.

1.3 Bundesrecht

Das deutsche Bundesrecht enthält für die Verkehrsteilnahme von Menschen mit Behinderungen relevante Vorgaben sowohl im Gesetzes- als auch im Verordnungsrecht. Die maßgeblichen Vorschriften sind zudem in verschiedenen Kontexten normiert. Regelungsgegenständlich beschränken sich diese notwendigerweise auf nicht bereits abschließend vom Europarecht normierte Aspekte.

1.3.1 Gesetze

In Bundesgesetzen sind zahlreiche Vorgaben enthalten. Jenseits des Behindertengleichstellungsgesetzes (BGG) betreffen diese jeweils spezifische Konstellationen.

1.3.1.1 Gesetz zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderung

Ausweislich § 1 Abs. 1 Satz 1 BGG zielt das Gesetz darauf ab,

„die Benachteiligung von Menschen mit Behinderungen zu beseitigen und zu verhindern sowie ihre gleichberechtigte Teilhabe am Leben in der Gesellschaft zu gewährleisten und ihnen eine selbstbestimmte Lebensführung zu ermöglichen.“

Dies gilt für alle Lebensbereiche, zu denen auch der Verkehr in seinen zahlreichen Ausprägungen zählt. Die zentrale Anforderung folgt insoweit aus § 8 Abs. 5 BGG. Danach sind

„[s]onstige bauliche oder andere Anlagen, öffentliche Wege, Plätze und Straßen sowie öffentlich zugängliche Verkehrsanlagen und Beförderungsmittel im öffentlichen Personenverkehr ... nach Maßgabe der einschlägigen Rechtsvorschriften des Bundes barrierefrei zu gestalten. Weitergehende landesrechtliche Vorschriften bleiben unberührt.“

Als barrierefrei²⁹ qualifiziert § 4 BGG

„bauliche und sonstige Anlagen, Verkehrsmittel, technische Gebrauchsgegenstände, Systeme der Informationsverarbeitung, akustische und visuelle Informationsquellen und Kommunikationseinrichtungen sowie andere gestaltete Lebensbereiche, wenn sie für Menschen mit Behinderungen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe auffindbar, zugänglich und nutzbar sind. Hierbei ist die Nutzung behinderungsbedingt notwendiger Hilfsmittel zulässig.“

Das BGG erfordert damit – teils in Überschneidung mit den europarechtlichen Vorgaben – die hinderisfreie Nutzbarkeit von Verkehrsinfrastruktur und Verkehrsmitteln. Die konkreten Maßstäbe sind gleichwohl dem gegenstandsspezifischen Bundesrecht zu entnehmen, welches nachfolgend vorgestellt wird. Überdies sieht § 5 Abs. 1 Satz 1 BGG den Abschluss von Zielvereinbarungen

„zwischen Verbänden, die nach § 15 Absatz 3 anerkannt sind, und Unternehmen oder Unternehmensverbänden der verschiedenen Wirtschaftsbranchen für ihren jeweiligen sachlichen und räumlichen Organisations- oder Tätigkeitsbereich“

²⁹ Instrukтив zum Begriff aus juristischer Perspektive Welti 2021, S. 9ff.

als regelmäßig zu verwendendes Instrument vor (siehe auch Abschnitt 2.2.2). Diese enthalten nach § 5 Abs. 2 Satz 1 BGG insbesondere

- „1. die Bestimmung der Vereinbarungspartner und sonstige Regelungen zum Geltungsbereich und zur Geltungsdauer,*
- 2. die Festlegung von Mindestbedingungen darüber, wie gestaltete Lebensbereiche im Sinne von § 4 künftig zu verändern sind, um dem Anspruch von Menschen mit Behinderungen auf Auffindbarkeit, Zugang und Nutzung zu genügen,*
- 3. den Zeitpunkt oder einen Zeitplan zur Erfüllung der festgelegten Mindestbedingungen.“*

Hinzu kommt das aus § 12e Abs. 1 S. 1 BGG folgende Recht von Menschen mit Behinderungen u. a. „bewegliche ... Anlagen“, die dem allgemeinen Publikums- und Benutzungsverkehr zugänglich sind, mithin auch Transportmittel,³⁰ in Begleitung durch ihren Assistenzhund zu nutzen. Gleiches folgt überdies aus § 228 Abs. 6 Nr. 2 SGB IX für Schwerbehinderte.

Besonders hervorzuheben ist jedoch das durch § 15 Abs. 1 BGG begründete Verbandsklagerecht.³¹ Danach kann

- „[e]in ... anerkannter Verband ..., ohne in seinen Rechten verletzt zu sein, Klage nach Maßgabe der Verwaltungsgerichtsordnung oder des Sozialgerichtsgesetzes erheben auf Feststellung eines Verstoßes gegen ...*
- 2. die Vorschriften des Bundesrechts zur Herstellung der Barrierefreiheit in ... § 3 Nr. 1 Buchstabe d des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes, § 3 Abs. 1 Satz 2 und § 8 Abs. 1 des Bundesfernstraßengesetzes, § 8 Abs. 3 Satz 3 und 4 sowie § 13 Abs. 2a des Personenbeförderungsgesetzes³², § 2 Abs. 3 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung, § 3 Abs. 5 Satz 1 der Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung, ...“*

Die Anerkennungsvoraussetzungen für Verbände werden in § 15 Abs. 3 BGG in ähnlicher Weise wie für sonstige Verbandsklagen geregelt (vgl. § 3 Abs. 1 UmwRG, § 4 Abs. 2 UKlaG). § 15 BGG ist grundsätzlich geeignet, die praktische Durchsetzung der genannten Vorgaben³³ wesentlich zu befördern. Sektor-spezifisch einschlägige Rechtsprechung besteht gleichwohl bislang nur vereinzelt.³⁴

Hinzuweisen ist darüber hinaus darauf, dass die Zuständigkeiten der Bundesfachstelle für Barrierefreiheit, § 13 Abs. 2 und 3 BGG, und der oder des Beauftragten der Bundesregierung für die Belange von Menschen mit Behinderungen, § 17 f. BGG, auch den Verkehrsbereich einschließlich darauf bezogener Informationstechnik erfassen. Aus § 18 Abs. 2 BGG folgt dabei insbesondere, dass

³⁰ BT-Drs. 19/27400, S. 67.

³¹ Davon unberührt bleibt die im Einzelfall ggf. bestehende Möglichkeit eines Vorgehens nach dem Unterlassungsklagegesetz (UKlaG), vgl. – im konkreten Fall allerdings jeweils ohne Erfolg in der Sache – OLG Hamm (Oberlandesgericht Hamm), Urteil vom 03.03.2017; OLG Schleswig (Oberlandesgericht Schleswig), Urteil vom 09.11.2017.

³² Die Bezugnahme verweist auf den Regelungsstand des PBefG im Jahr 2002.

³³ Zur Beschränkung darauf BVerwG (Bundesverwaltungsgericht), Urteil vom 05.04.2006, Rn. 19.

³⁴ Vgl. BVerwG (Bundesverwaltungsgericht), Urteil vom 05.04.2006, Rn. 29.

„die Bundesministerien die beauftragte Person bei allen Gesetzes-, Verordnungs- und sonstigen wichtigen Vorhaben, soweit sie Fragen der Integration von Menschen mit Behinderungen behandeln oder berühren“,

beteiligen, um deren Aufgabe zu unterstützen, für gleichwertige Lebensbedingungen für Menschen mit und ohne Behinderungen zu sorgen. Dies ermöglicht eine frühe Einflussnahme auf Regelungsvorhaben (auch) im Verkehrsbereich.

1.3.1.2 Barrierefreiheitsstärkungsgesetz

Das im Juni 2021 verabschiedete Gesetz zur Umsetzung der RL (EU) Nr. 2019/882 des Europäischen Parlaments und des Rates über die Barrierefreiheitsanforderungen für Produkte und Dienstleistungen (Barrierefreiheitsstärkungsgesetz – BFSG)³⁵ überträgt die Anforderungen der umgesetzten Richtlinie eins zu eins in deutsches Recht.³⁶ Auf die diesbezüglichen Ausführungen wird daher verwiesen (vgl. Abschnitt 1.2.1.5.2). Eine eigenständige Regelung ist jedoch insoweit getroffen worden, als die Verwendbarkeit von bis zum 28. Juni 2025 übereinstimmend mit den geltenden rechtlichen Vorgaben in Betrieb genommenen Selbstbedienungsterminals nur maximal 15 statt 20 Jahre beträgt.

1.3.1.3 Allgemeines Eisenbahngesetz

Das Allgemeine Eisenbahngesetz (AEG) beschränkt sich im Hinblick auf Barrierefreiheit auf einen Nebenaspекt. Gemäß § 18 Abs. 1a Satz 1 Nr. 3 AEG bedarf der barrierefreie Umbau, die Erhöhung oder die Verlängerung von Bahnsteigen keiner vorherigen Planfeststellung oder Plangenehmigung, sofern keine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht. Die Rechtsprechung hat überdies anerkannt, dass *„das Ziel eines barrierefreien Ausbaus ... der Gewährleistung eines attraktiven Verkehrsangebotes im Sinne des § 1 Abs. 1 Satz 1 AEG [dient].“*³⁷

Nicht im Bundestag behandelt wurde der von einigen Ländern in der 19. Legislaturperiode eingebrachte Entwurf eines Gesetzes zur Verwirklichung der Barrierefreiheit im Eisenbahnverkehr³⁸. Das AEG wurde durch das Gesetz zur Anpassung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes an die Verordnung (EU) 2021/782 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2021 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr sowie zur Änderung des Einführungsgesetzes zum Bürgerlichen Gesetzbuche (vom 26. Juli 2023, BGBl. 2023 I Nr. 205) geändert und trat am 03.08.2023 in Kraft. Wesentlich sind u. a. Regelungen in einem neuen § 10a AEG (Zentrale Anlaufstelle für Personen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität)

1.3.1.4 Personenbeförderungsgesetz

Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) regelt die entgeltliche oder geschäftsmäßige Beförderung von Personen mit Straßenbahnen, mit Oberleitungsomnibussen (Obussen) und mit Kraftfahrzeugen, vgl. § 1 Abs. 1 Satz 1 PBefG, und erfasst damit praktisch höchst bedeutsame Verkehre wie den straßengebundenen ÖPNV sowie Taxi- und Mietwagenverkehre. Vorschriften, welche auf die Herstellung der

³⁵ Ergänzt durch die Verordnung zum Barrierefreiheitsstärkungsgesetz (BFSGV). Mit dem Erlass der Verordnung zum Barrierefreiheitsstärkungsgesetz kommt die Bundesrepublik Deutschland der Umsetzungspflicht in Bezug auf den Anhang I der EU-Richtlinie zur Barrierefreiheit (RL (EU) Nr. 2019/882, vgl. Abschnitt 1.2.1.5.2) nach.

³⁶ Vgl. BT-Drs. 19/28653, S. 102; siehe dazu im Überblick Lommatzsch und Albrecht 2022.

³⁷ BayVGH (Bayerischer Verwaltungsgerichtshof), Beschluss vom 19.06.2020, Rn. 20 (juris).

³⁸ BR-Drs. 388/19; BT-Drs. 19/14819.

Barrierefreiheit abzielen, sind seit vielen Jahren Bestandteil des Gesetzes. Nachfolgend werden zunächst der bislang geltende Normenbestand dargestellt und sodann die mit der PBefG-Novelle 2021 verbundenen Änderungen umrissen.

1.3.1.4.1 Überkommene Rechtslage

ÖPNV

Die Barrierefreiheit wird in § 8 Abs. 3 S. 3 ff. PBefG als notwendiger Bestandteil des – bundesrechtlich allerdings nicht zwingend aufzustellenden – Nahverkehrsplans qualifiziert. Bei diesem handelt es sich um das zentrale Instrument der Aufgabenträger zur Einflussnahme auf die Entwicklung des ÖPNV.³⁹ Der Nahverkehrsplan hat danach

„die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022⁴⁰ eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Die in Satz 3 genannte Frist gilt nicht, sofern in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden. Im Nahverkehrsplan werden Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen. Bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans sind die vorhandenen Unternehmer frühzeitig zu beteiligen; soweit vorhanden sind Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte, Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste und Fahrgastverbände anzuhören. Ihre Interessen sind angemessen und diskriminierungsfrei zu berücksichtigen. Der Nahverkehrsplan bildet den Rahmen für die Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs Die Länder können weitere Einzelheiten über die Aufstellung und den Inhalt der Nahverkehrspläne regeln. ...“

Dieses Ziel der „vollständigen Barrierefreiheit“ ist seit der ab 01.01.2013 geltenden Gesetzesfassung in § 8 Abs. 3 PBefG verankert. Davor wurde dort seit 2002 eine „möglichst weitreichende“ Barrierefreiheit ohne ein konkretes Zieldatum gefordert. Die Vorschrift des § 8 Abs. 3 Satz 3 PBefG in der Fassung vom 27.04.2002 lautete:

"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."

Der Begriff der „vollständigen Barrierefreiheit“ wird weder normativ noch in den zugehörigen Gesetzesmaterialien⁴¹ näher konkretisiert.⁴²

Zugleich bildet der Nahverkehrsplan⁴³ einen wesentlichen Maßstab für die Linienverkehrsgenehmigungen. § 13 Abs. 2a Satz 1 PBefG bestimmt diesbezüglich:

„Im öffentlichen Personennahverkehr kann die Genehmigung versagt werden, wenn der beantragte Verkehr mit einem Nahverkehrsplan im Sinne des § 8 Absatz 3 nicht in Einklang steht.“

³⁹ Zusammenfassend dazu aus juristischer Perspektive Brenner und Arnold 2015.

⁴⁰ Auf Grundlage von § 62 Abs. 2 PBefG mögliche Modifikationen durch die Länder sind nicht ersichtlich.

⁴¹ Siehe insbesondere BT-Drs. 17/8233, S. 21 f. ; BT-Drs. 17/10857, S. 2 und 19.

⁴² Näher Linke und Niemann 2016, S. 347ff.; kritisch zur Fassung auch Tolmein 2023, S. 31f.

⁴³ Eine ausführliche Analyse von verschiedenen Nahverkehrsplänen findet sich in Kapitel 4.

Korrespondierend damit ist nach § 13 Abs. 2b PBefG bei konkurrierenden Genehmigungsanträgen

„die Auswahl des Unternehmers danach vorzunehmen, wer die beste Verkehrsbedienung anbietet. Hierbei sind insbesondere die Festlegungen eines Nahverkehrsplans im Sinne des § 8 Absatz 3 zu berücksichtigen.“

Dies schließt jeweils die Barrierefreiheit ein. Im Hinblick darauf sollte bis zur PBefG-Novelle 2021 nach § 12 Abs. 1 Nr. 1 lit. c PBefG der vom Verkehrsunternehmer einzureichende Genehmigungsantrag stets

„eine Darstellung der Maßnahmen zur Erreichung der möglichst weitreichenden barrierefreien Nutzung des beantragten Verkehrs entsprechend den Aussagen im Nahverkehrsplan (§ 8 Abs. 3 Satz 3) [enthalten]“.⁴⁴

Darüber hinaus spielen die Anforderungen an die Barrierefreiheit auch in dem (Sonder-)Fall eine Rolle, dass ein Verkehrsunternehmer nach der Vorabbekanntmachung des Aufgabenträgers über die beabsichtigte Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags nach der VO (EG) Nr. 1370/2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates einen Antrag auf Genehmigung eines – nach § 8 Abs. 4 PBefG grundsätzlich vorrangigen – eigenwirtschaftlichen Verkehrs stellt. Nach § 13 Abs. 2a Satz 2 ff. PBefG ist

„[d]ie Genehmigung ... zu versagen, wenn ein in der Frist nach § 12 Absatz 6 gestellter Antrag die in der Vorabbekanntmachung beschriebenen Anforderungen nicht erfüllt oder sich nur auf Teilleistungen bezieht, es sei denn, die zuständige Behörde erteilt gegenüber der Genehmigungsbehörde ihr Einvernehmen zu den beantragten Abweichungen. Die Genehmigung ist zu erteilen, wenn der beantragte und in seinen Bestandteilen verbindlich zugesicherte Verkehr mindestens dem bisherigen Verkehrsangebot entspricht und darüber hinaus von den in der Vorabbekanntmachung beschriebenen weitergehenden Anforderungen zur Sicherstellung der ausreichenden Verkehrsbedienung nur unwesentlich abweicht. Als wesentlich gelten grundsätzlich Abweichungen von Anforderungen zu Linienweg und Haltestellen, zu Bedienungshäufigkeit und Bedienungszeitraum, zur Abstimmung der Fahrpläne und zur Barrierefreiheit. ... Sofern diese Abweichungen Anforderungen betreffen, die über das bisherige Verkehrsangebot hinausgehen, sind sie nur dann wesentlich, wenn der Unternehmer, der diesen Verkehr bisher betrieben hat, hierzu angehört wurde und diese Anforderungen für die ausreichende Verkehrsbedienung erforderlich sind.“

Der Nahverkehrsplan einschließlich der Vorgaben über die Barrierefreiheit erzeugt im Hinblick auf Verkehrsbestellungen allerdings keine spezifischen Bindungswirkungen. Wenngleich die Aufgabenträger im Hinblick auf die Ziele des § 8 Abs. 3 Satz 3 PBefG nach Sinn und Zweck der Regelung gehalten sind, die zur Herstellung der grundsätzlich vollständigen Barrierefreiheit erforderlichen Aspekte zum Gegenstand ihrer öffentlichen Dienstleistungsaufträge zu machen, fehlt es an einer gesetzlichen Verpflichtung zur Umsetzung der im Nahverkehrsplan enthaltenen Anforderungen, vgl. § 8a Abs. 2 Satz 5 PBefG. Zudem wird keine Verpflichtung der Straßenbaulastträger bewirkt, die i. d. R. für den Bau und Unterhalt der Haltestellen zuständig sind.

⁴⁴ Der Begriff der „möglichst weitreichenden Barrierefreiheit“ wurde in der PBefG-Novelle 2020 durch den Begriff der „vollständigen Barrierefreiheit“ gemäß § 8 Abs. 3 Satz 3 ersetzt.

Für Straßenbahnen und Obusse sieht § 28 Abs. 1a Nr. 3 (ggf. i. V. m. § 41 Abs. 1) PBefG unter der Voraussetzung, dass keine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht, die Befreiung vom Erfordernis einer vorherigen Planfeststellung oder Plangenehmigung für den barrierefreien Umbau, die Erhöhung oder Verlängerung von Bahnsteigen vor.

Fernbuslinienverkehr

Für Fernbusse, die im Linienverkehr eingesetzt werden, sah § 42b PBefG (2013) vor, dass diese den Vorschriften des Anhangs VII der Richtlinie 2001/85/EG über besondere Vorschriften für Fahrzeuge zur Personenbeförderung mit mehr als acht Sitzplätzen außer dem Fahrersitz in der jeweils zum Zeitpunkt der Erstzulassung des jeweiligen Kraftomnibusses geltenden Fassung entsprechen und mit mindestens zwei Stellplätzen für Rollstuhlnutzer ausgerüstet sein mussten.⁴⁵

Gelegenheitsverkehr

Bezogen auf den Gelegenheitsverkehr enthält das PBefG bislang keine spezifischen Anforderungen an die Barrierefreiheit. Für den Verkehr mit Taxen enthält § 47 Abs. 3 S. 3 Nr. 4 PBefG allerdings eine Ermächtigung zum Verordnungserlass über „die Behindertenbeförderung“.

1.3.1.4.2 PBefG 2021

Das Gesetz zur Modernisierung des Personenbeförderungsrechts vom 16. April 2021 (BGBl. I S. 822), war im Hinblick auf Anforderungen an die Barrierefreiheit mit einigen Neuerungen verbunden. Diese betreffen sowohl den Linien- als auch den Gelegenheitsverkehr.

Auf die Verbesserung der Transparenz zielt der neu geschaffene § 3a Abs. 1 PBefG ab. Danach sind Verkehrsunternehmer und -vermittler zur Bereitstellung u. a. folgender Daten verpflichtet:

„1. Daten im Zusammenhang mit der Beförderung von Personen im Linienverkehr:

- a) [...] Daten zur Barrierefreiheit [...] der eingesetzten Fahrzeuge [ab 1.9.2021];*
- b) Ausfälle, Störungen sowie Verspätungen und die voraussichtliche Abfahrts- und Ankunftszeit sowie die tatsächliche oder prognostizierte Auslastung des Verkehrsmittels [ab 1.7.2022];*
- c) Bahnhöfe, Haltestellen und andere Zugangsknoten sowie Daten zu deren Barrierefreiheit; hierunter fallen auch Daten zur vorhandenen Infrastruktur an den Zugangsknoten wie Plattformen, Verkaufsstellen, Treppenhäuser, Rolltreppen und Aufzügen [ab 1.1.2022] sowie*
- d) aktueller Betriebsstatus der unter Buchstabe c genannten Zugangsknoten und der dort vorhandenen Infrastruktur [ab 1.7.2022];*

2. Daten im Zusammenhang mit der Beförderung von Personen im Gelegenheitsverkehr:

- a) [...] Daten zur Barrierefreiheit [...] der eingesetzten Fahrzeuge [ab 1.1.2022];*
- b) Daten zur Verfügbarkeit von Fahrzeugen an Stationen und im Verkehr inklusive deren Auslastung in Echtzeit sowie Daten zu den tatsächlich abgerechneten Kosten [ab 1.7.2022].“*

Die Mobilitätsdatenverordnung (MDV) als ergänzende Rechtsverordnung ist seit dem 21. Oktober 2021 in Kraft gesetzt (Abschnitt 1.3.2.6). Wesentliche Informationen über die Barrierefreiheit müssen daher ohne Weiteres und in Echtzeit zugänglich sein (§ 3a Abs. 2 Satz 1 PBefG). Auf dieser Datengrundlage können zukünftig Informations- und Mobilitätsdienste entwickelt werden, die ganz wesentlich auch das barrierefreie Reisen voranbringen werden.

⁴⁵ Dazu im Überblick Abschnitt 1.3.2.2.1.

§ 42b PBefG wurde neu gefasst, ohne dass damit aber wesentliche inhaltliche Änderungen einher gingen. Die Bezugnahme auf Anhang VII der RL (EU) Nr. 2001/85/EG wurde um eine solche auf Anhang 8 der UNECE R 107 (vgl. Abschnitt 1.2.1.2.2) ergänzt. Am Erfordernis der Ausrüstung der Busse mit mindestens zwei Stellplätzen für Rollstuhlnutzende wurde festgehalten.

Neu aufgenommen wurde im § 61 Abs. 3 Nr. 3e der Tatbestand der Ordnungswidrigkeit bezüglich der Ausstattung von Fernlinienbussen mit Rollstuhlstellplätzen mit Wirkung ab dem 01.08.2021. Demnach handelt

„[o]rdnungswidrig [...], wer vorsätzlich oder fahrlässig

1. [...]

[...]

3. den Vorschriften dieses Gesetzes über

a) [...]

[...]

e) die technischen Anforderungen für Kraftomnibusse, die im innerdeutschen Personenfernverkehr eingesetzt werden (§ 42b),

zuwiderhandelt.“

Die Ordnungswidrigkeit kann mit einer Geldbuße bis zu zehntausend Euro geahndet werden.

Darüber hinaus war die Barrierefreiheit vor allem im Gelegenheitsverkehr – der freilich weiterhin nicht umfassend adressiert wird – Gegenstand der PBefG-Novelle 2021. Mit § 64c PBefG wurde eine spezifisch darauf gerichtete neue Vorschrift geschaffen. Diese lautet:

„(1) Beim Verkehr mit Taxen und beim gebündelten Bedarfsverkehr sollen die Aufgabenträger die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel berücksichtigen, eine möglichst weitgehende Barrierefreiheit zu erreichen. Hierfür ist ab einer Anzahl von 20 Fahrzeugen eine Mindestverfügbarkeit von barrierefreien Fahrzeugen je Unternehmer vorzusehen, für die ein bundesweiter Richtwert von 5 Prozent bezogen auf die Anzahl der von dem Unternehmer betriebenen Fahrzeuge gilt. Die Maßgaben des § 35a Absatz 4a der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung vom 26. April 2012 (BGBl. I S. 679), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 26. November 2019 (BGBl. I S. 2015) geändert worden ist, an barrierefreie Fahrzeuge finden Anwendung.⁴⁶

(2) Die Genehmigungsbehörde kann Einzelheiten zur Herstellung einer weitgehenden Barrierefreiheit im Hinblick auf die Mindestanzahl vorzuhaltender barrierefreier Fahrzeuge beim Verkehr mit Taxen und beim gebündelten Bedarfsverkehr festlegen, soweit dies keine unzumutbare wirtschaftliche Härte gegenüber dem Unternehmer darstellt. Sie kann darüber hinaus Ausnahmen im Hinblick auf die Mindestanzahl vorzuhaltender barrierefreier Fahrzeuge bestimmen, die eine Einschränkung der Barrierefreiheit rechtfertigen, soweit dies nachweislich aus technischen oder wirtschaftlichen Gründen unumgänglich ist.“

Sowohl die Datenbereitstellungspflichten als auch die mit § 64c PBefG bewirkten Veränderungen im Gelegenheitsverkehr mit Taxen und im gebündelten Bedarfsverkehr werden gemäß § 66 Abs. 1 PBefG

⁴⁶ Siehe dazu unter Abschnitt 1.3.2.2.1.

evaluiert. Die entsprechenden Evaluierungsberichte hat das BMDV dem Deutschen Bundestag zum 1. August 2026 vorzulegen.

Für den gebündelten Bedarfsverkehr kann die Genehmigungsbehörde nach § 50 Abs. 4 PBefG zudem

„zum Schutz der öffentlichen Verkehrsinteressen ... weitere Anforderungen ... in Bezug auf die Festsetzung von Bündelungsquoten, Barrierefreiheit und Emissionsvorgaben regeln. Es können Regelungen getroffen werden über ...

4. Vorgaben zur Barrierefreiheit ...“

Die Beachtung dieser Anforderungen ist zugleich von genehmigungsrechtlicher Relevanz. § 13 Abs. 5 b Satz 2 PBefG sieht diesbezüglich vor, dass

„[b]eim Verkehr mit Taxen und im gebündelten Bedarfsverkehr ... die Genehmigung ... versagt werden [kann], wenn die mit dem Verkehr beantragten Fahrzeuge nicht die Vorgaben zur Barrierefreiheit im Sinne von § 64c erfüllen.“

Zumindest für die „ÖPNV-nahen“ Gelegenheitsverkehre von größeren Anbietern kommt Barrierefreiheitsanforderungen damit künftig eine zentrale rechtliche Bedeutung zu. Abzuwarten bleibt, wie die Genehmigungsbehörden von den neuen Befugnissen Gebrauch machen werden. Hier weist das Gesetz nur einen vergleichsweise geringen Steuerungsansatz auf. Für Mietwagen – und parallel für nicht dem PBefG unterfallende Carsharing-Dienste nach dem Gesetz zur Bevorrechtigung des Carsharing (CsgG) – bleibt es dagegen bei den rudimentären allgemeinen Anforderungen, die für alle Fahrzeuge gelten.

Für Verkehre im ÖPNV ist eine Verschärfung der Anforderungen insoweit erfolgt, als § 12 Abs. 1 Nr. 1 lit. c PBefG hinsichtlich der Antragsinhalte auf

„eine Darstellung der Maßnahmen zur Erreichung des Ziels der vollständigen Barrierefreiheit des beantragten Verkehrs entsprechend den Aussagen im Nahverkehrsplan (§ 8 Absatz 3 Satz 3)“

abstellt. Hierbei handelt es sich gleichwohl um eine bloße Anpassung an die aus § 8 Abs. 3 PBefG ohnehin folgenden Anforderungen an die vollständige (statt möglichst weitreichende) Barrierefreiheit. Klarstellend ist zudem darauf hinzuweisen, dass die Anforderungen an den ÖPNV auch für den Linienbedarfsverkehr i. S. v. § 44 PBefG gelten.

1.3.1.5 Sozialgesetzbuch Neuntes Buch – Rehabilitation und Teilhabe von Menschen mit Behinderungen

Die unentgeltliche Beförderung schwerbehinderter Menschen öffentlichen Personenverkehr (gem. § 230 Abs. 1 SGB IX) wird in §§ 228 ff. SGB IX vorgesehen⁴⁷ und im Detail normativ ausgestaltet. Grundlegende Änderungen gegenüber den §§ 145 ff. SGB IX a. F. sind nicht erfolgt.⁴⁸

⁴⁷ Zum europarechtlichen Kontext siehe auch Art. 3 Abs. 3 VO (EG) Nr. 1370/2007. Danach können *„[u]nbeschadet der Artikel 73, 86, 87 und 88 des Vertrags ... die Mitgliedstaaten allgemeine Vorschriften über die finanzielle Abgeltung von gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen, die dazu dienen, Höchsttarife für Schüler, Studenten, Auszubildende und Personen mit eingeschränkter Mobilität festzulegen, aus dem Anwendungsbereich dieser Verordnung ausnehmen. ...“*

⁴⁸ Dazu Blennemann et al. 2004b, S. 22.

1.3.1.6 Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden

Die finanzielle Unterstützung der ÖPNV-Infrastruktur ist Gegenstand des Gesetzes über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (GVFG). Als Fördervoraussetzung sieht § 3 Nr. 1 lit. d GVFG vor, dass das betreffende Vorhaben

„Belange behinderter und anderer Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigung berücksichtigt und den Anforderungen der Barrierefreiheit möglichst weitreichend 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.“

Die Regelung führt dazu, dass Investitionsprojekte in die kommunale Infrastruktur ausschließlich unter Einhaltung von Standards der Barrierefreiheit gefördert und realisiert werden.

1.3.1.7 Bundesfernstraßengesetz

Das § 3 Abs. 1 FStrG thematisiert für den Bereich der Bundesstraßen die Barrierefreiheit im Zusammenhang mit der Bestimmung der Straßenbaulast. Diese

„umfasst alle mit dem Bau und der Unterhaltung der Bundesfernstraßen zusammenhängenden Aufgaben. Die Träger der Straßenbaulast haben nach ihrer Leistungsfähigkeit die Bundesfernstraßen in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand zu bauen, zu unterhalten, zu erweitern oder sonst zu verbessern; dabei sind die sonstigen öffentlichen Belange einschließlich ... behinderter und anderer Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigung mit dem Ziel, möglichst weitreichende Barrierefreiheit zu erreichen, zu berücksichtigen. ...“

In Bezug auf beantragte Sondernutzungen bestimmt § 8 Abs. 1 Satz 6 FStrG, dass

„[e]ine Erlaubnis ... nicht erteilt werden [soll], wenn behinderte Menschen durch die Sondernutzung in der Ausübung des Gemeingebrauchs erheblich beeinträchtigt würden.“

Auch der Regelungsgehalt dieser Bestimmungen hat in den letzten Jahren keine Änderungen erfahren.⁴⁹

1.3.1.8 Luftverkehrsgesetz

Das Luftverkehrsgesetz (LuftVG) thematisiert die Barrierefreiheit in zweierlei Hinsicht. Nach § 19d LuftVG haben

„[d]ie Unternehmer von Flughäfen ... für eine gefahrlose und leicht zugängliche Benutzung von allgemein zugänglichen Flughafenanlagen, Bauwerken, Räumen und Einrichtungen durch Fluggäste Sorge zu tragen. Dabei sind die Belange von behinderten und anderen Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigung besonders zu berücksichtigen, mit dem Ziel, Barrierefreiheit zu erreichen. Die Einzelheiten der Barrierefreiheit können durch Zielvereinbarungen im Sinne des § 5 des Behindertengleichstellungsgesetzes festgelegt werden.“

Parallel dazu verpflichtet § 20b LuftVG

„[d]ie Luftfahrtunternehmen, die Luftfahrzeuge mit mehr als 5,7 Tonnen Höchstgewicht betreiben, ... für eine gefahrlose und leicht zugängliche Benutzung der Luftfahrzeuge Sorge zu tragen.“

⁴⁹ Dazu Blennemann et al. 2004b, S. 46ff.

Dabei sind die Belange von behinderten und anderen Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigung besonders zu berücksichtigen, mit dem Ziel, Barrierefreiheit zu erreichen. ... Die Einzelheiten der Barrierefreiheit können durch Zielvereinbarungen im Sinne des § 5 des Behindertengleichstellungsgesetzes festgelegt werden.“

1.3.2 Rechtsverordnungen

Weitere Anforderungen im Hinblick auf die Herstellung der Barrierefreiheit im Verkehr sind einigen Rechtsverordnungen zu entnehmen. Diese ergänzen stets formellgesetzliche Bestimmungen, vgl. Art. 80 GG, die sich aber ihrerseits nicht notwendig spezifisch zur Barrierefreiheit verhalten, sondern gerade auf untergesetzliche Konkretisierungen und Ergänzungen angelegt sind.

1.3.2.1 Eisenbahnen

Für Eisenbahnen verzichtet das deutsche Recht weitgehend auf spezifische Vorgaben. § 4 Abs. 4 Satz 1 Nr. 1 der Verordnung über die Erteilung von Inbetriebnahmegenehmigungen für das Eisenbahnsystem (Eisenbahn-Inbetriebnahmegenehmigungsverordnung – EIGV) verweist auf die ausschließliche Geltung der VO (EU) Nr. 1300/2014 für von der Anwendung der Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität ausgenommene Infrastrukturen und Fahrzeuge; im Übrigen gilt nach § 4 Abs. 5 EIGV:

„Bestehende Infrastrukturen und bestehende Fahrzeuge müssen nicht den neuen Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität oder deren Änderungen genügen. Diese sind erst bei einer Aufrüstung oder Erneuerung anzuwenden. Satz 1 gilt nicht, sofern eine Pflicht zur Anpassung in der jeweiligen Technischen Spezifikation für die Interoperabilität ausdrücklich festgelegt ist. Im Fall von Aufrüstungen oder Erneuerungen sind die Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität in Bezug auf die jeweilige Aufrüstung oder Erneuerung anzuwenden.“

Dies bezieht sich auch auf die darin enthaltenen Vorgaben zur Barrierefreiheit. Zudem ist nach § 4 Abs. 1 i. V. m. Anhang 1 Nr. 7.2 EIGV (eingeschränkt mobile Personen)

„[d]ie mit der Verordnung (EU) Nr. 1300/2014 teilweise aufgehobene Entscheidung 2008/164/EG der Kommission vom 21. Dezember 2007 über die technische Spezifikation für die Interoperabilität bezüglich ‚eingeschränkt mobiler Personen‘ im konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystem und im transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystem (ABl. L 64 vom 7.3.2008, S. 72), die durch den Beschluss 2012/464/EU geändert worden ist, ... weiterhin anzuwenden auf

a) die Fortführung von Vorhaben, die nach der Entscheidung 2008/164/EG genehmigt worden sind,

b) Vorhaben, die ein neues, umzurüstendes oder zu erneuerndes Teilsystem betreffen, soweit diese Vorhaben zum Zeitpunkt der Veröffentlichung der Verordnung (EU) Nr. 1300/2014 in einem fortgeschrittenen Entwicklungsstadium oder Gegenstand eines in der Durchführung befindlichen Vertrages waren, und

c) Vorhaben für neue Fahrzeuge mit bestehendem Entwurf nach Abschnitt 7.1.2 des Anhangs der Verordnung (EU) Nr. 1300/2014.“

Die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) gibt zu erkennen, dass die Barrierefreiheit im Eisenbahnverkehr aber auch unabhängig von den europarechtlichen Anforderungen⁵⁰ zu gewährleisten ist. Nach § 2 Abs. 3 EBO sind

⁵⁰ Dazu Abschnitt 1.2.1.1.

„Die Vorschriften dieser Verordnung ... 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. Die Eisenbahnen sind verpflichtet, zu diesem Zweck Programme zur Gestaltung von Bahnanlagen 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. Die Aufstellung der Programme erfolgt nach Anhörung der Spitzenorganisationen von Verbänden, die nach § 15 Absatz 3 des Behindertengleichstellungsgesetzes anerkannt sind. Die Eisenbahnen übersenden die Programme über ihre Aufsichtsbehörden an das für das Zielvereinbarungsregister zuständige Bundesministerium. Die zuständigen Aufsichtsbehörden können von den Sätzen 2 und 3 Ausnahmen zulassen.“

Bei den geforderten Programmen handelt es sich nicht um rechtsverbindliche Regelungen (zur praktischen Bedeutung siehe Abschnitt 2.2.7.3).

Das Bundesverwaltungsgericht (BVerwG) hat den Regelungsgehalt von § 2 Abs. 3 EBO wie folgt konkretisiert:

„§ 2 Abs. 3 Satz 1 EBO kommt [...] ein mehrfacher Sinngehalt zu: Die Vorschrift ist – erstens – eine Auslegungsregel für die (wie zu ergänzen wäre: nachfolgenden) Vorschriften der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung, soweit sie die Belange behinderter Menschen berühren. Sie enthält – zweitens – eine Zweckvorgabe für die gemäß den nachfolgenden Sätzen 2 bis 6 zu erstellenden Programme der Eisenbahnen, indem sie als deren Zweck die Ermöglichung der erschwernisfreien Benutzung der Bahnanlagen und Fahrzeuge beschreibt. Schließlich kommt ihr – drittens – in der Zeit bis zur Erstellung eines Programms i. S. v. Satz 2 die Bedeutung einer Generalklausel zu, die die Eisenbahnen verpflichtet, schon vor dieser Erstellung auf die Ermöglichung einer erschwernisfreien Benutzung von Bahnanlagen und Fahrzeugen durch behinderte Menschen hinzuwirken, insoweit aber keine konkreten Rechtsfolgen benennt, so dass sich Inhalt und Umfang dieser Pflicht allein aus dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit ergeben. Im Einzelnen:

aa) § 2 Abs. 3 Satz 1 EBO enthält – erstens – eine Auslegungsregel für andere Vorschriften der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung, soweit sie die Belange behinderter Menschen berühren. Dies folgt unmittelbar aus dem Wortlaut der Norm, wonach "die Vorschriften dieser Verordnung [...] so anzuwenden" sind, dass die erschwernisfreie Benutzung der Bahnanlagen und Fahrzeuge durch behinderte und alte Menschen sowie Kinder und sonstige Personen mit Nutzungsschwierigkeiten ermöglicht wird. Gegenstand dieser Auslegungsregel können [...] nur „die Vorschriften dieser Verordnung" sein. Darunter sind, wie sich aus der wortgleichen Verwendung dieses Begriffs in Absatz 1 Satz 2 ergibt, nur die nachfolgenden Vorschriften der Verordnung zu verstehen. Allein diese sind so anzuwenden, wie es die Auslegungsregel vorschreibt. Solche Vorschriften sind [...] in der Verordnung nicht enthalten. § 13 EBO, der die Anforderungen an Bahnsteige und Rampen regelt, bestimmt nur, dass bei Neubauten oder umfassenden Umbauten von Personenbahnsteigen die Bahnsteigkanten in der Regel auf eine Höhe von 0,76 m über Schienenoberkante gelegt werden sollen (Abs. 1), dass feste Gegenstände auf Personenbahnsteigen bestimmte Abstände von der Gleismitte einzuhalten haben (Abs. 2), dass bei Übergängen für Reisende für deren Schutz zu sorgen ist (Abs. 4 Satz 1), sofern Übergänge nicht ohnehin bei Gleisen, die mit mehr als 160 km/h befahren werden, unzulässig sind (Abs. 4 Satz 2), und andere Details. Aus § 13 Abs. 4 Satz 1 EBO mag sich die Anforderung ergeben, dass ein solcher Übergang barrierefrei auszugestalten ist, nicht aber die Pflicht, einen solchen Übergang überhaupt einzurichten. § 11 EBO, der Anforderungen an Bahnübergänge festlegt, gilt nur für höhengleiche Kreuzungen von

Eisenbahnen mit Straßen, nicht aber für Übergänge für Reisende (§ 11 Abs. 1 Satz 2 EBO). Auch die Gesetzesmaterialien gehen davon aus, dass erst die sich im Entwurfsstadium befindenden technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) Regelungen für den behindertengerechten Zugang enthalten werden, die noch in deutsches Recht umgesetzt werden müssten (BTDrucks 14/7420 S. 38).

bb) § 2 Abs. 3 Satz 1 EBO enthält – zweitens – eine Zweckvorgabe für die Programme, die die Eisenbahnen gemäß den nachfolgenden Sätzen 2 bis 6 zu erstellen haben. Dies folgt aus der Formulierung "zu diesem Zweck" in § 2 Abs. 3 Satz 2 EBO, durch den die beiden Sätze miteinander verknüpft sind und durch die der Programmierungsauftrag gemäß Satz 2 unmittelbar aus Satz 1 seine Zweckbeschreibung erfährt. Danach muss mit den Programmen gemäß Satz 2 der Zweck verfolgt werden, die Benutzung der Bahnanlagen und Fahrzeuge durch behinderte und alte Menschen sowie Kinder und sonstige Personen mit Nutzungsschwierigkeiten ohne besondere Erschwernis zu ermöglichen. In Satz 2 wird dieser Zweck in konkretisierender Wiederholung dahingehend beschrieben, dass die Programme dem Ziel dienen, eine möglichst weitreichende Barrierefreiheit für die Nutzung von Bahnanlagen und Fahrzeugen zu erreichen. Da dieses Ziel „möglichst weitreichend“ verwirklicht werden soll, stellt sich diese Zweckvorgabe als ein Planungsgrundsatz dar, der sich als objektivrechtliches Gebot an die zur Programmierung verpflichteten Eisenbahnen wendet. Seine Bedeutung besteht darin, der damit normierten Zweckvorgabe ein besonderes Gewicht beizumessen. Er kann jedoch überwunden werden, wenn und soweit entgegenstehende Belange mit hohem Gewicht dies erfordern. Denn die Norm enthält keine konkreten Angaben zu Art, Umfang und zeitlicher Verwirklichung der anzustrebenden barrierefreien Nutzung der Bahnanlagen und Fahrzeuge. [...]

Diese Bedeutung von § 2 Abs. 3 Satz 1 EBO wird bestätigt durch den in den Gesetzesmaterialien dokumentierten Sinn und Zweck der Vorschrift. Danach war es der erklärte Wille des Gesetzgebers, den Eisenbahnunternehmen einen Spielraum zu lassen, wie im Rahmen der unter Beteiligung der Spitzenorganisationen der Behindertenverbände zu erstellenden Programme die gesetzliche Zweckvorgabe zu erreichen sei. Der Gesetzgeber hat angenommen, dass die Eisenbahnunternehmen finanziell überfordert würden, wenn sie zu einer generellen und alsbaldigen Herstellung von Barrierefreiheit verpflichtet würden. So heißt es in der Begründung des Gesetzesentwurfs des BGG-Artikelgesetzes (BTDrucks 14/7420) zu den finanziellen Auswirkungen der Regelung, dass „auf Grund der offenen Gestaltung des Gesetzes [...] keine unmittelbaren Kostenbelastungen“ entstünden, vielmehr hätten „es die Beteiligten selbst in der Hand, ob, in welchem Umfang und zu welchem Zeitpunkt kostenwirksame Maßnahmen zur Barrierefreiheit umgesetzt werden“ (a. a. O., S. 2); der Gesetzgeber wollte „niemanden überfordern, vor allem, was die finanziellen Möglichkeiten betrifft“ (a. a. O., S. 39 r. Sp.). Die gesetzlichen Vorschriften eröffneten den Eisenbahnunternehmen einen „Spielraum“, der durch die Programme i. S. v. § 2 Abs. 3 Satz 2 EBO konkret ausgefüllt werden und „nicht eingeschränkt“ werden solle (a. a. O., S. 38 r. Sp.). Danach beschränkt sich das BGG-Artikelgesetz ersichtlich darauf, allgemeine Vorgaben zu machen, vermeidet es aber, konkrete Pflichten mit finanziellen Auswirkungen zu begründen. Das Gesetz setzt vielmehr auf konsensuales Verhalten der Beteiligten. Das zeigt sich vor allem in den gemäß § 5 BGG anzustrebenden Zielvereinbarungen zwischen den Behindertenverbänden und betroffenen Unternehmen und Unternehmensverbänden und den gemäß § 2 Abs. 3 Satz 2 bis 6 EBO nach Anhörung der Spitzenorganisationen der Behindertenverbände zu erstellenden Programmen der Eisenbahnen.“⁵¹

⁵¹ BVerwG (Bundesverwaltungsgericht), Urteil vom 05.04.2006, Rn. 23 ff.

Im Hinblick auf § 2 Abs. 3 Satz 1 EBO gilt zudem, dass

„[a]uch wenn dieser Vorschrift u. a. in der Zeit bis zur Erstellung eines Programms i. S. von § 2 Abs. 3 Satz 2 EBO die Bedeutung einer Generalklausel zukommt, die die Eisenbahnen verpflichtet, schon vor dieser Erstellung auf die Ermöglichung einer erschwernisfreien Benutzung von Bahnanlagen und Fahrzeugen durch behinderte Menschen hinzuwirken, wobei sich Inhalt und Umfang dieser Pflicht allein aus dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit ergeben [...], [...] kein Zweifel [besteht], dass dadurch jedenfalls nicht auch der Gemeinde eine einklagbare Rechtsposition vermittelt wird, auf deren Gemarkungsgebiet sich die betreffende Bahnanlage befindet ...“⁵²

1.3.2.2 Anforderungen an Busse und Personenkraftwagen

Spezifische Vorgaben für die Ausstattung von Bussen enthalten die Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung und die Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr. Änderungen dieser Anforderungen sind in neuerer Zeit nicht erfolgt.⁵³

1.3.2.2.1 Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung

Der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) kommt in Anbetracht der vorrangigen Geltung der EU-Typgenehmigungsvorschriften keine zentrale Bedeutung zu. Gleichwohl enthält sie einige die Barrierefreiheit betreffende Bestimmungen.

§ 30d Abs. 4 StVZO sieht vor:

„Kraftomnibusse mit Stehplätzen, die die Beförderung von Fahrgästen auf Strecken mit zahlreichen Haltestellen ermöglichen und mehr als 22 Fahrgastplätze haben, müssen ... den Vorschriften über technische Einrichtungen für die Beförderung von Personen mit eingeschränkter Mobilität nach den im Anhang zu dieser Vorschrift genannten Bestimmungen entsprechen. Dies gilt für andere Kraftomnibusse, die mit technischen Einrichtungen für die Beförderung von Personen mit eingeschränkter Mobilität ausgestattet sind, entsprechend.“

Der Anhang zur StVZO verweist wiederum auf Anhang VII der 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/EG⁵⁴, die mit Wirkung vom 1.1.2014 aufgehoben und durch die Verordnung (EG) Nr. 661/2009 ersetzt wurde. Der in Bezug genommene Anhang VII der Richtlinie enthält anknüpfend an eine frühere Fassung der Regelung Nr. 107 der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen (UNECE)⁵⁵ detaillierte Vorgaben über Stufen, Behindertensitze und Platzangebot für Fahrgäste mit eingeschränkter Mobilität, Kommunikationseinrichtungen, Piktogramme, Fußbodenneigung, Vorschriften in Bezug auf Rollstuhlfahrer, Sitze im Rollstuhlbereich, Standfestigkeit der Rollstühle, Türbetätigung, Beleuchtung und Vorschriften für Einstiegshilfen. Bei Differenzen treten diese hinter die aktuellen europarechtlichen Vorgaben zurück.

Überdies bestimmt § 35a Abs. 4a StVZO:

⁵² BayVGH (Bayerischer Verwaltungsgerichtshof), Urteil vom 16.03.2011, Rn. 18 (juris); vgl. auch bereits VGH BW (Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg), Urteil vom 12.05.2000, Rn. 26 ff. (juris).

⁵³ Dazu Blennemann et al. 2004b, S. 42.

⁵⁴ ABl. L 42 vom 13.2.2002, S. 1.

⁵⁵ Siehe Abschnitt 1.2.1.2.2.

„Personenkraftwagen, in denen Rollstuhlnutzer in einem Rollstuhl sitzend befördert werden, müssen mit Rollstuhlstellplätzen ausgerüstet sein. Jeder Rollstuhlstellplatz muss mit einem Rollstuhl-Rückhaltesystem und einem Rollstuhlnutzer-Rückhaltesystem ausgerüstet sein. Rollstuhl-Rückhaltesysteme und Rollstuhlnutzer-Rückhaltesysteme, ihre Verankerungen und Sicherheitsgurte müssen den im Anhang zu dieser Vorschrift genannten Bestimmungen entsprechen. Werden vorgeschriebene Rollstuhl-Rückhaltesysteme und Rollstuhlnutzer-Rückhaltesysteme beim Betrieb des Fahrzeugs genutzt, sind diese in der vom Hersteller des Rollstuhl-Rückhaltesystems, Rollstuhlnutzer-Rückhaltesystems sowie des Rollstuhls vorgesehenen Weise zu betreiben. Die im Anhang genannten Bestimmungen gelten nur für diejenigen Rollstuhlstellplätze, die nicht anstelle des Sitzplatzes für den Fahrzeugführer angeordnet sind. Ist wahlweise anstelle des Rollstuhlstellplatzes der Einbau eines oder mehrerer Sitze vorgesehen, gelten die Anforderungen der Absätze 1 bis 4 und 5 bis 10 für diese Sitze unverändert. Für Rollstuhl-Rückhaltesysteme und Rollstuhlnutzer-Rückhaltesysteme kann die DIN-Norm 75078-2:2015-04 als Alternative zu den im Anhang zu dieser Vorschrift genannten Bestimmungen angewendet werden.“⁵⁶

Ergänzend nennt § 35a Absatz 4b StVZO Anforderungen bei Umbauten und Nachrüstungen, die im Zusammenhang mit der Beförderung von Rollstühlen in Kraftfahrzeugen stehen.

„Der Fahrzeughalter hat der Zulassungsbehörde unverzüglich über den vorschriftsgemäßen Einbau oder die vorschriftsgemäße Änderung eines Rollstuhlstellplatzes, Rollstuhl-Rückhaltesystems, Rollstuhlnutzer-Rückhaltesystems sowie deren Verankerungen und Sicherheitsgurte ein Gutachten gemäß § 19 Absatz 2 Satz 5 Nummer 1 in Verbindung mit § 21 Absatz 1 oder einen Nachweis gemäß § 19 Absatz 3 Nummer 1 bis 4 vorzulegen. Auf der Grundlage des Gutachtens oder des Nachweises vermerkt die Zulassungsbehörde in der Zulassungsbescheinigung Teil I das Datum des Einbaus oder der letzten Änderung.“

1.3.2.2.2 Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr

Die Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr (BOKraft) verpflichtet Omnibusverkehrsunternehmer in § 34 BOKraft

„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.“ (Bild 1).



Bild 1: Sinnbild zur Kenntlichmachung von Sitzplätzen für behinderte und andere sitzplatzbedürftige Personen nach Anlage 5 BOKraft und Anlage 3 BOStrab

⁵⁶ Zur Erläuterung: Im Anhang verweist die StVZO bezüglich der Anforderungen an Rollstuhl- und Rollstuhlrückhaltesysteme auf die ISO 10542-1.

1.3.2.2.3 **Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen (BOStrab)**

Für Straßenbahnen enthält die Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen (BOStrab) punktuelle, ebenfalls seit langem unveränderte Vorgaben.⁵⁷ In Form einer Generalklausel sieht § 3 Abs. 5 BOStrab als Bestandteil der Allgemeinen Anforderungen an den Bau der Betriebsanlagen und Fahrzeuge vor, dass

„[z]u den baulichen Anforderungen ... auch Maßnahmen [gehören], die in ihrer Mobilität eingeschränkten Personen die Benutzung der Betriebsanlagen nach § 1 Absatz 7 Nummer 2 [= die für den Aufenthalt und die Abfertigung der Fahrgäste bestimmten Anlagen] und Personenfahrzeuge ohne besondere Erschwernis ermöglichen. Einrichtungen für diese Personen sollen durch Hinweise gekennzeichnet sein.“

Zudem müssen nach § 47 Abs. 2 Nr. 2 BOStrab in Straßenbahnen

„Sinbilder nach Anlage 3 an den Sitzplätzen, die für in ihrer Mobilität eingeschränkte Personen und für Fahrgäste mit kleinen Kindern vorzusehen sind,“

vorhanden sein (Bild 1).

1.3.2.3 **Straßenverkehrs-Ordnung und Allgemeine Verwaltungsvorschrift**

Die Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) legt die Regeln für die Teilnahme am Straßenverkehr auf öffentlichen Straßen, Wegen und Plätzen fest. Die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) konkretisiert die StVO, ohne dass ihr aber wie dieser Außenrechtscharakter zukäme. Dabei sind verschiedene Regelungsbereiche, welche die Belange von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen berühren, betroffen.

Die Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) legt u. a. mehrere Ausnahmen von Ge- und Verboten für Kraftfahrzeuge fest, wenn diese der Beförderung von Menschen mit Behinderungen dienen.

- Zeichen 224 „Haltestelle“⁵⁸
*„Das Zeichen kennzeichnet eine Haltestelle des Linienverkehrs und für Schulbusse.“
„II. Auch Haltestellen für Fahrzeuge des Behindertenverkehrs können so gekennzeichnet werden.“*
- Zeichen 245 „Bussonderfahrstreifen“⁵⁹
*„1. Anderer Fahrverkehr als Omnibusse des Linienverkehrs sowie nach dem Personenbeförderungsrecht mit dem Schulbus-Schild zu kennzeichnende Fahrzeuge des Schüler- und Behindertenverkehrs dürfen Bussonderfahrstreifen nicht benutzen.“
„Durch das Zeichen werden markierte Sonderfahrstreifen den Omnibussen des Linienverkehrs sowie des Schüler- und Behindertenverkehrs vorbehalten.“*
- Zeichen 270.1 „Beginn einer Verbotszone zur Minderung schädlicher Luftverunreinigungen in einer Zone“⁶⁰
*„1. Die Teilnahme am Verkehr mit einem Kraftfahrzeug innerhalb einer so gekennzeichneten Zone ist verboten“⁶¹.
2. [...]*

⁵⁷ Dazu Blennemann et al. 2004b, S. 40.

⁵⁸ Anlage 2 (zu § 41 Abs. 1) StVO Abschnitt 4, lfd. Nr. 14 i. V. m. VwV-StVO zu Zeichen 224, Rn. 2.

⁵⁹ Anlage 2 (zu § 41 Abs. 1) StVO Abschnitt 5, lfd. Nr. 25 i. V. m. VwV-StVO zu Zeichen 245, Rn. 1.

⁶⁰ Anlage 1 (zu § 40 Abs. 6 und 7) StVO Abschnitt 6, lfd. Nr. 44.

⁶¹ Das Verkehrsverbot umfasst den ruhenden und fließenden Kraftfahrzeugverkehr.

3. Von dem Verbot der Verkehrsteilnahme sind zudem Kraftfahrzeuge zur Beförderung schwerbehinderter Menschen mit außergewöhnlicher Gehbehinderung, beidseitiger Amelie oder Phokomelie oder mit vergleichbaren Funktionseinschränkungen sowie blinde Menschen ausgenommen.“

- Bezüglich der Parkens von Kraftfahrzeugen – Parkerleichterungen oder personengebundene Parkplätze – im öffentlichen Straßenraum treffen die Straßenverkehrsbehörden gemäß § 45 Abs. 1b StVO

„[...]auch die notwendigen Anordnungen

1. [...]

2. im Zusammenhang mit der Kennzeichnung von Parkmöglichkeiten für schwerbehinderte Menschen mit außergewöhnlicher Gehbehinderung, beidseitiger Amelie oder Phokomelie oder mit vergleichbaren Funktionseinschränkungen sowie für blinde Menschen“.

Die Parkerlaubnis auf einzelnen Parkplätzen (Zeichen 314) oder beim Parken auf Gehwegen (Zeichen 315) kann durch ein Zusatzzeichen

„beschränkt sein auf schwerbehinderte Menschen mit außergewöhnlicher Gehbehinderung, beidseitiger Amelie oder Phokomelie oder mit vergleichbaren Funktionseinschränkungen sowie auf blinde Menschen.“⁶²

Die VwV-StVO gibt entsprechende Hinweise bezüglich der konkreten Anlage⁶³ und Ausweisung von Parkmöglichkeiten sowie der Anwendung einer Ausnahmegenehmigung.⁶⁴

Zudem können Ausnahmen für das Halten im eingeschränkten Halteverbot (Verkehrszeichen 286) festgelegt werden, wenn dies durch ein Zusatzzeichen angezeigt wird:

„1. Wer ein Fahrzeug führt, darf nicht länger als drei Minuten auf der Fahrbahn halten, ausgenommen zum Ein- oder Aussteigen oder zum Be- oder Entladen.“⁶⁵

„1. Das Zusatzzeichen [1020-11] zu Zeichen 286 nimmt schwerbehinderte Menschen mit außergewöhnlicher Gehbehinderung, beidseitiger Amelie oder Phokomelie oder mit vergleichbaren Funktionseinschränkungen sowie blinde Menschen, jeweils mit besonderem Parkausweis Nummer ..., vom Haltverbot aus.“⁶⁶

Um die Sicherheit an Einrichtungen für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen zu erhöhen, kann auf den Straßen vor diesen Einrichtungen unter bestimmten Voraussetzungen die zulässige Höchstgeschwindigkeit beschränkt werden:

„Innerhalb geschlossener Ortschaften ist die Geschwindigkeit im unmittelbaren Bereich von an Straßen gelegenen Kindergärten, -tagesstätten, -krippen, -horten, allgemeinbildenden Schulen, Förderschulen für geistig oder körperlich behinderte Menschen, Alten- und Pflegeheimen oder Krankenhäusern in der Regel auf Tempo 30 km/h zu beschränken, soweit die Einrichtungen über einen direkten Zugang zur Straße verfügen oder im Nahbereich der Einrichtungen starker Ziel- und Quellverkehr mit all seinen kritischen Begleiterscheinungen (z. B. Bring- und Abholverkehr

⁶² Anlage 3 (zu § 42 Abs. 2) StVO Abschnitt 3, lfd. Nrn. 7 und 10.

⁶³ Bezüglich der Ausgestaltung der Parkplätze verweist die VwV-StVO auf die DIN 18040-3.

⁶⁴ Vgl. VwV-StVO zu § 45 Abschnitt IX, Rn. 17-28 sowie zu § 46, zu Nummer 11, Rn. 118-144.

⁶⁵ Anlage 2 (zu § 41 Abs. 1) StVO Abschnitt 8, lfd. Nr. 63.

⁶⁶ Anlage 2 (zu § 41 Abs. 1) StVO, Abschnitt 8, lfd. Nr. 63.3.

mit vielfachem Ein- und Aussteigen, erhöhter Parkraumsuchverkehr, häufige Fahrbahnquerungen durch Fußgänger, Pulkbildung von Radfahrern und Fußgängern) vorhanden ist. Dies gilt insbesondere auch auf klassifizierten Straßen (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) sowie auf weiteren Vorfahrtstraßen (Zeichen 306).“⁶⁷

Die Anordnungen sind dabei an die ggf. festgelegten Öffnungszeiten der Einrichtung (einschließlich Nach- und Nebennutzung) zu beschränken. Nur im Ausnahmefall kann auf eine Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit verzichtet werden. In die Abwägung sind weitere Schutzmaßnahmen einzubeziehen (z. B. Sicherheitseinrichtungen wie Sperrgitter).

Dem besonderen Schutzbedürfnis von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen wird auch hinsichtlich der Anordnung der Grünpfeil-Regelung (Verkehrszeichen 720) entsprochen:

„An Kreuzungen und Einmündungen, die häufig von seh- oder gehbehinderten Personen überquert werden, soll die Grünpfeil-Regelung nicht angewandt werden. Ist sie ausnahmsweise an Kreuzungen oder Einmündungen erforderlich, die häufig von Blinden oder Sehbehinderten überquert werden, so sind Lichtzeichenanlagen dort mit akustischen oder anderen geeigneten Zusatzeinrichtungen auszustatten.“^{68,69}

Zeichen 448.1 kündigt einen Autohof in unmittelbarer Nähe einer Autobahnausfahrt an.⁷⁰

„[...] II. Zeichen 448.1 ist nur anzuordnen, wenn folgende Voraussetzungen erfüllt sind:

1. [...]

7. Sanitäre Einrichtungen sind sowohl für Behinderte als auch für die besonderen Bedürfnisse des Fahrpersonals vorhanden.“⁷¹

1.3.2.4 Verordnung über die Zulassung von Personen zum Straßenverkehr

Die Verordnung über die Zulassung von Personen zum Straßenverkehr (Fahrerlaubnis-Verordnung – FeV) regelt die Zulassung zum Verkehr auf öffentlichen Straßen. Nach § 2 FeV gilt dabei vorbehaltlich weiterer besonderer Zulassungsvorschriften für einzelne Verkehrsarten,

„(1) [w]er sich infolge körperlicher oder geistiger Beeinträchtigungen nicht sicher im Verkehr bewegen kann, darf am Verkehr nur teilnehmen, wenn Vorsorge getroffen ist, dass er andere nicht gefährdet. Die Pflicht zur Vorsorge, namentlich durch das Anbringen geeigneter Einrichtungen an Fahrzeugen, durch den Ersatz fehlender Gliedmaßen mittels künstlicher Glieder, durch Begleitung oder durch das Tragen von Abzeichen oder Kennzeichen, obliegt dem Verkehrsteilnehmer selbst oder einem für ihn Verantwortlichen.

(2) Körperlich Behinderte können ihre Behinderung durch gelbe Armbinden an beiden Armen oder andere geeignete, deutlich sichtbare, gelbe Abzeichen mit drei schwarzen Punkten kenntlich machen. Die Abzeichen dürfen nicht an Fahrzeugen angebracht werden. Wesentlich sehbehinderte Fußgänger können ihre Behinderung durch einen weißen Blindenstock, die Begleitung durch einen Blindenhund im weißen Führgeschirr und gelbe Abzeichen nach Satz 1 kenntlich machen.

⁶⁷ Vgl. VwV-StVO zu Zeichen 274, Rn. 13.

⁶⁸ VwV-StVO zu § 37, Rn. 35.

⁶⁹ Zu Zusatzeinrichtungen an Lichtsignalanlagen vgl. Abschnitt 2.2.6.

⁷⁰ Vgl. Anlage 3 (zu § 42 Abs. 2) StVO Abschnitt 10, lfd. Nr. 58.

⁷¹ VwV-StVO zu § 42, zu Zeichen 448.1, Rn. 8.

(3) Andere Verkehrsteilnehmer dürfen die in Absatz 2 genannten Kennzeichen im Straßenverkehr nicht verwenden.“

Grundsätzlich können Menschen mit Behinderungen auch eine Fahrerlaubnis erwerben und dann ein Kraftfahrzeug führen. Ihre Fahrerlaubnis kann ggf. mit Einschränkungen oder Auflagen versehen werden, wenn nur so eine Kompensation von Fahreignungsmängeln (etwa durch Anbringen geeigneter Einrichtungen am Fahrzeug) möglich ist (vgl. § 46 Abs. 2 FeV). Ist eine Kompensation von Fahreignungsmängeln nicht möglich, darf keine Fahrerlaubnis erteilt werden bzw. ist eine bereits bestehende Fahrerlaubnis zu entziehen (§ 3 bzw. § 46 Abs. 1 i. V. m. Anlagen 4 bis 6 FeV sowie der Begutachtungsleitlinien zur Kraftfahreignung der Bundesanstalt für Straßenwesen, welche nach Anlage 4a FeV Grundlage der Begutachtung der Kraftfahreignung sind).

Für motorisierte Krankenfahrstühle wird weder eine Fahrerlaubnis noch eine Prüfbescheinigung benötigt. Motorisierte Krankenfahrstühle sind dabei einsitzige, nach der Bauart zum Gebrauch durch körperlich behinderte Personen bestimmte Kraftfahrzeuge mit Elektroantrieb, einer Leermasse von nicht mehr als 300 kg einschließlich Batterien jedoch ohne Fahrer, einer zulässigen Gesamtmasse von nicht mehr als 500 kg, einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 15 km/h und einer Breite über alles von maximal 110 cm (§ 4 Abs. 1 Nr. 2 FeV).

Die Regelungen in der FeV schaffen einen angemessenen Ausgleich zwischen dem Mobilitätsinteresse jedes und jeder einzelnen und der Sicherheit des Straßenverkehrs.

1.3.2.5 Berufskraftfahrerqualifikationsverordnung und Fahrschüler-Ausbildungsordnung

Insbesondere für Berufskraftfahrer mit D-Fahrerlaubnisklassen gehört die Sensibilität für die Belange von Menschen mit Behinderungen nach Nr. 1.5 und 3.8 Anlage 1 der Verordnung zur Durchführung des Berufskraftfahrerqualifikationsgesetzes (Berufskraftfahrerqualifikationsverordnung –) sowie Nr. 10 Anlage 2.5 der Fahrschüler-Ausbildungsordnung zum Gegenstand der Ausbildung.

1.3.2.6 Mobilitätsdatenverordnung

Die Mobilitätsdatenverordnung (MDV) konkretisiert die aus §§ 3a ff. PBefG folgenden Anforderungen (vgl. Abschnitt 1.3.1.4). Ihre Anlage (zu § 1 Nummer 1, §§ 3 und 5 Absatz 1) stellt klar, dass Daten zur Barrierefreiheit der eingesetzten Fahrzeuge die Fahrzeugart (Bus, U-Bahn, Straßenbahn, Kleinfahrzeug) und spezifische Eigenschaften (Niederflur oder rollstuhlgängig, Anzahl Sitz- und Stehplätze) betreffen.

1.3.2.7 Schiffssicherheitsverordnung und Binnenschiffsuntersuchungsordnung

Die Schiffssicherheitsverordnung (SchSV) dient der Umsetzung der europarechtlichen Vorgaben über die Schiffssicherheit für Seeschiffe einschließlich der Barrierefreiheit⁷². Der Wortlaut der Verordnung nimmt letztere freilich nicht in Bezug. Vielmehr beschränkt sie sich auf wenig transparente Bezugnahmen auf die RL (EU) Nr. 2009/45/EG im Anhang.

Für Binnenschiffe verweist § 31 Verordnung über die Schiffssicherheit in der Binnenschifffahrt (Binnenschiffsuntersuchungsordnung – BinSchUO) ebenso wie die RL (EU) 2016/1629 auf den ES-TRIN. Nach § 29 Abs. 2 Nr. 1 BinSchUO kann für den Fall,

„dass die Anwendung der in Kapitel 19 ES-TRIN genannten Bestimmungen, die der Berücksichtigung der besonderen Sicherheitsbedürfnisse von Personen mit eingeschränkter Mobilität dienen ... praktisch schwer ausführbar ist oder unzumutbar hohe Kosten verursacht, kann die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt Abweichungen von diesen Vorschriften gestatten.“

⁷² Dazu Abschnitt 1.2.1.3.

Dies gilt gemäß § 29 Abs. 4 BinSchUO

„jedoch nur, soweit eine entsprechende Empfehlung

1. der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt vorliegt,

2. in einem Durchführungsrechtsakt der Europäischen Kommission nach Artikel 25 der Richtlinie (EU) 2016/1629 vorliegt.“

1.3.2.8 Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung

Für den Luftverkehr erklärt § 46a der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (LuftVZO) das Luftfahrt-Bundesamt zur Durchsetzungs- und Beschwerdestelle i. S. d. Art. 14 f. VO (EG) Nr. 1107/2006 (Abschnitt 1.2.2.4.1).

1.3.2.9 Verordnung zur Schaffung barrierefreier Informationstechnik nach dem Behindertengleichstellungsgesetz

Der Unterstützung einer barrierefreien Teilnahme (auch) am Verkehr durch Informationszugänglichkeit dient die Verordnung zur Schaffung barrierefreier Informationstechnik nach dem Behindertengleichstellungsgesetz (Barrierefreie-Informationstechnik-Verordnung – BITV 2.0), die neben der ergänzenden Umsetzung der RL (EU) Nr. 2016/2102 zugleich derjenigen der RL (EU) Nr. 2019/882 (Abschnitt 1.2.1.5.2) in nationales Recht dient und in deren Sinne auszulegen ist. Nach § 1 BITV 2.0 zielt sie darauf ab,

„(1) ... eine umfassend und grundsätzlich uneingeschränkt barrierefreie Gestaltung moderner Informations- und Kommunikationstechnik zu ermöglichen und zu gewährleisten.

(2) Informationen und Dienstleistungen öffentlicher Stellen, die elektronisch zur Verfügung gestellt werden, sowie elektronisch unterstützte Verwaltungsabläufe mit und innerhalb der Verwaltung, einschließlich der Verfahren zur elektronischen Aktenführung und zur elektronischen Vorgangsbearbeitung, sind für Menschen mit Behinderungen zugänglich und nutzbar zu gestalten.“

Soweit ein Verkehrsunternehmen zugleich als öffentliche Stelle zu qualifizieren ist, sind insbesondere Websites und mobilen Anwendungen barrierefrei zu gestalten, § 2 ff. BITV 2.0. Überdies sieht § 4 BITV 2.0 Erläuterungen in Deutscher Gebärdensprache und Leichter Sprache vor.

1.4 Landesrecht

Das Recht der Länder stellt teilweise ergänzende Anforderungen an die Barrierefreiheit im Verkehr auf. Hierbei bestehen punktuell Übereinstimmungen, aber auch zahlreiche Differenzen.⁷³

⁷³ Für die Forschungsaufgabe relevante Auszüge der im Folgenden besprochenen Gesetze finden sich in Anlage 1-5 (Seite 176 ff.)

1.4.1 Behindertengleichstellungsgesetze

Unter unterschiedlichen Bezeichnungen⁷⁴ haben die Länder Landes-Behindertengleichstellungsgesetze erlassen. Diese nehmen zumeist die Barrierefreiheit von Verkehrsmitteln im Zusammenhang mit der Definition von Barrierefreiheit in Bezug.⁷⁵

Vorgaben für die Barrierefreiheit im Verkehr beziehen sich regelmäßig auf Infrastruktur und Fahrzeuge und verweisen diesbezüglich auf die einschlägigen speziellen Rechtsvorschriften;⁷⁶ teilweise besteht dabei eine explizite Beschränkung auf neue Anlagen⁷⁷ und Fahrzeuge,⁷⁸ teils wird eine schrittweise Umgestaltung bestehender Bauten gefordert.⁷⁹ Einzelne Regelungen betreffen besondere Fahrdienste⁸⁰, Websites und mobile Anwendungen⁸¹ sowie die Berücksichtigung der Belange von Menschen mit Behinderungen bei der beruflichen Aus- und Weiterbildung⁸².

⁷⁴ Bayerisches Behindertengleichstellungsgesetz (BayBGG); Landesgesetz zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen (Landes- Behindertengleichstellungsgesetz – L-BGG BW); Gesetz über die Gleichberechtigung von Menschen mit und ohne Behinderung (Landesgleichberechtigungsgesetz – LGBG BE); Gesetz des Landes Brandenburg zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen (Brandenburgisches Behindertengleichstellungsgesetz – BbgBGG); Bremisches Behindertengleichstellungsgesetz (BremBGG); Hamburgisches Gesetz zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen (Hamburgisches Behindertengleichstellungsgesetz – HmbBGG); Hessisches Gesetz zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen (Hessisches Behinderten-Gleichstellungsgesetz – HessBGG); Gesetz zur Gleichstellung, gleichberechtigten Teilhabe und Integration von Menschen mit Behinderungen (Landesbehindertengleichstellungsgesetz – LBGG M-V); Niedersächsisches Behindertengleichstellungsgesetz (NBGG); Gesetz des Landes Nordrhein-Westfalen zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderung (Behindertengleichstellungsgesetz Nordrhein-Westfalen – BGG NRW); Landesgesetz zur Gleichstellung, Inklusion und Teilhabe von Menschen mit Behinderungen (Landesinklusionsgesetz – LInklG RP); Gesetz Nr. 1541 zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen im Saarland (Saarländisches Behindertengleichstellungsgesetz – SBGG); Sächsisches Inklusionsgesetz (SächsInklusG); Gesetz des Landes Sachsen-Anhalt zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen (Behindertengleichstellungsgesetz Sachsen-Anhalt – BGG LSA); Gesetz zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderung in Schleswig-Holstein (Landesbehindertengleichstellungsgesetz – LBGG SH); Thüringer Gesetz zur Inklusion und Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen (ThürGIG).

⁷⁵ § 3 Abs. 2 L-BGG BW; § 4a LGBG BE; § 3 Abs. 3 BbgBGG; § 5 BremBGG; § 5 HmbBGG; § 3 Abs. 1 SBGG; § 6 LBGG M-V; § 2 Abs. 3 NBGG; § 3 Abs. 4 LInklG RP; § 4 SBGG; § 3 SächsInklusG; § 5 BGG LSA; § 2 Abs. 3 LBGG SH; § 5 LBGG SH); vgl. auch § 4 BGG NRW.

⁷⁶ Art. 10 Abs. 4 BayBGG; § 5 BremBGG; § 10 Abs. 4 HessBGG; § 8 Abs. 2 LBGG M-V; § 7 Abs. 2 NBGG; § 7 Abs. 1 BGG NRW; § 8 Abs. 5 SBGG; § 13 Abs. 1 BGG LSA; § 10 Abs. 5 ThürGIG.

⁷⁷ § 7 Abs. 5 HmbBGG.

⁷⁸ § 7 Abs. 2 L-BGG BW; § 11 Abs. 2 LBGG SH.

⁷⁹ § 11 Abs. 1 Satz 2 LInklG RP.

⁸⁰ § 9 Abs. 2 LGBG BE.

⁸¹ § 9 Abs. 1 Satz 4 NBGG.

⁸² § 11 ThürGIG.

Des Weiteren enthalten alle Landes-Behindertengleichstellungsgesetze Vorschriften über die Verbandsklage.⁸³ Diese wird in Bezug auf verkehrsspezifische Barrierefreiheitsanforderungen im Landes-Behindertengleichstellungs-⁸⁴, -straßen-⁸⁵ und -nahverkehrsrecht⁸⁶ vorgesehen, teils aber auch recht umfassend im Hinblick auf eine barrierefreie Mobilität⁸⁷.

1.4.2 Nahverkehrs- und Mobilitätsgesetze

Mit Ausnahme von Hamburg haben alle Länder ÖPNV- bzw. Nahverkehrsgesetze erlassen,⁸⁸ die teilweise durch weitere Bestimmungen ergänzt werden. Regelungsanspruch, Umfang und Entwicklungsstand dieser Gesetze unterscheiden sich deutlich. Eine Anpassung an neuere bundesrechtliche Entwicklungen ist nur teilweise erfolgt; dies gilt punktuell sogar in Bezug auf die PBefG-Novelle 2012.⁸⁹ Dies gilt auch im Hinblick auf die Barrierefreiheit, der insbesondere das insgesamt umfassend angelegte und vergleichsweise neue Berliner Mobilitätsgesetz breiten Raum einräumt.

Alle Landesnahverkehrsgesetze bekennen sich – im Unterschied zu den insoweit aussagefreien Landes-eisenbahngesetzen – allgemein zur Barrierefreiheit.⁹⁰ Zusätzlich werden im Hinblick darauf teilweise

⁸³ Art. 17 BayBGG; § 12 L-BGG BW; § 32 LGBG BE; § 20 BremBGG; § 12 BbgBGG; § 8 HmbBGG; § 17 HessBGG; § 15 LBGG M-V; § 13 NBGG; § 6 BGG NRW; § 13 LinkIG RP; § 11 SächsInklusG; § 19 BGG LSA; § 16 SBGG; § 3 LBGG SH; § 24 ThürGIG.

⁸⁴ § 12 Abs. 1 Nr. 2 L-BGG BW; § 13 Abs. 1 HmbBGG; § 15 Abs. 1 Nr. 2 LBGG M-V; § 13 Abs. 1 NBGG; § 6 Abs. 1 BGG NRW; § 16 Abs. 1 SBGG; § 19 Abs. 1 BGG LSA; § 24 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 ThürGIG.

⁸⁵ Art. 17 Abs. 1 Nr. 2 BayBGG; § 20 Abs. 1 BremBGG; implizit § 19 Abs. 1 BGG LSA.

⁸⁶ Art. 17 Abs. 1 Nr. 2 BayBGG; § 20 Abs. 1 BremBGG; § 17 Abs. 1 Nr. 2 HessBGG; § 13 Abs. 1 Nr. 5 LinkIG RP; § 19 Abs. 1 BGG LSA.

⁸⁷ § 32 Abs. 1 i. V. m. § 11 LGBG BE.

⁸⁸ Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern (BayÖPNVG); Gesetz über die Planung, Organisation und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNVG BW); Berliner Mobilitätsgesetz (MobG BE); Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Brandenburg (ÖPNVG BB); Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Bremen (BremÖPNVG); Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen (ÖPNVG HE); Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Mecklenburg-Vorpommern (ÖPNVG M-V); Niedersächsisches Nahverkehrsgesetz (NNVG); Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW); Landesgesetz über den öffentlichen Personennahverkehr (NVG RP); Gesetz Nr. 1908 über den Öffentlichen Personennahverkehr im Saarland (ÖPNVG SL); Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Freistaat Sachsen (ÖPNVG SN); Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Sachsen-Anhalt (ÖPNVG LSA); Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Schleswig-Holstein (ÖPNVG SH); Thüringer Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr (ThürÖPNVG).

⁸⁹ Das ÖPNVG SN wurde zuletzt am 27. Januar 2012 geändert; auch die Ende 2018 erfolgten Änderungen des ThürÖPNVG waren marginal.

⁹⁰ Art. 4 Abs. 3 Satz 2 f. BayÖPNVG; § 4 Abs. 8 ÖPNVG BW; § 1 Abs. 1, § 4 Abs. 2, § 26 Abs. 2 Satz 3, Abs. 7 Satz 1 ff. MobG BE; § 4 Abs. 3 BremÖPNVG; § 4 Abs. 6 ÖPNVG HE; § 2 Abs. 6 Satz 1 f. ÖPNVG M-V; § 2 Abs. 4 Nr. 3 NNVG; § 2 Abs. 8 ÖPNVG NRW; § 1 Abs. 2 Satz 2, § 4 Abs. 2 NVG RP; § 4 Abs. 4 ÖPNVG SL; § 2 Abs. 6 ÖPNVG SN; § 3 Abs. 1 ÖPNVG LSA; § 1 Abs. 4 ÖPNVG SH; § 2 Abs. 7 Satz 1 ThürÖPNVG.

Umrüstungen⁹¹, Bauarbeiten⁹² oder die Ausgestaltung der Vertriebswege⁹³ geregelt. Punktuell ist – inhaltlich anknüpfend an § 8 Abs. 3 PBefG und ohne weitergehende Wirkungen – die vorrangige Umsetzung von Maßnahmen zur Erreichung von Barrierefreiheit bis zum 1. Januar 2022 gemäß dem Nahverkehrsplan vorgesehen.⁹⁴

Die Ausgestaltung der Regelungen über Nahverkehrspläne bildet einen Regelungsschwerpunkt der Landesnahverkehrsgesetze und weist zugleich eine große Vielfalt auf. Soweit diese Eisenbahnverkehre einbeziehen, entfaltet dies jedoch aus kompetenzrechtlichen Gründen keine spezifischen Rechtswirkungen. Die Barrierefreiheit wird dabei häufig, keineswegs jedoch und grundsätzlich ohne gegenständliche Konkretisierung thematisiert. Es finden sich Bezugnahmen auf § 8 Abs. 3 Satz 3 PBefG⁹⁵, mittelbar auf die UN-BRK⁹⁶ ebenso wie die inhaltlich wenig weitergehende Forderung nach Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen zur Verwirklichung einer möglichst weitreichenden Barrierefreiheit im öffentlichen Personennahverkehr⁹⁷. Materiell anspruchsvoller ist das Gebot der Festlegung von Standards, Maßnahmen und Prioritäten⁹⁸ und Anforderungen an die barrierefreie Zuwegung zu Haltestellen⁹⁹ sowie die Feststellung, dass eine angemessene Verkehrsbedienung die Barrierefreiheit umfasst¹⁰⁰ und eine barrierefreie Netzverknüpfung herzustellen ist¹⁰¹. Soweit derartige Planungsinstrumente existieren, ist Barrierefreiheit auch als Gegenstand des Landesnahverkehrsplans¹⁰² vorgesehen. Bei der Aufstellung der Pläne ist teilweise die Anhörung des jeweiligen Beauftragten für Menschen mit Behinderungen¹⁰³ und des Landesbeirates für Menschen mit Behinderungen¹⁰⁴ oder allgemein einer Interessenvertretung behinderter Menschen¹⁰⁵ vorgesehen. Relevant ist in diesem Kontext auch die vorgesehene Beteiligung von Behindertenvertretungen in Beiräten der Aufgabenträger¹⁰⁶.

Im Hinblick auf die Realisierung der Barrierefreiheit unter Verwendung öffentlicher Mittel werden mitunter spezielle Zuweisungen zur Herstellung von Barrierefreiheit vorgesehen¹⁰⁷ oder erfolgt Bindung

⁹¹ Art. 4 Abs. 3 Satz 4 BayÖPNVG; § 26 Abs. 7 Satz 4 MobG BE; § 2 Abs. 6 Satz 3 ÖPNVG M-V.

⁹² § 22 Abs. 3 MobG BE.

⁹³ § 26 Abs. 3 Satz 5 MobG BE.

⁹⁴ § 4 Abs. 4 Satz 3 ÖPNVG SL.

⁹⁵ § 14 Abs. 4 Nr. 5 ÖPNVG HE; § 11 Abs. 2 Nr. 4 ÖPNVG SL.

⁹⁶ § 8 Abs. 1 Satz 3 ÖPNVG NRW.

⁹⁷ § 11 Abs. 3 S. 2 Nr. 5 ÖPNVG BW.

⁹⁸ § 29 Abs. 6 MobG BE.

⁹⁹ § 31, § 50 Abs. 6 Satz 2 MobG BE.

¹⁰⁰ § 2 Abs. 3 ÖPNVG NRW.

¹⁰¹ § 2 Abs. 4 Satz 3 ÖPNVG NRW.

¹⁰² § 7 Abs. 3 Nr. 3, Abs. 5 ÖPNVG BB; § 11 Abs. 4 Nr. 9 NVG RP; § 4 Abs. 3 Nr. 5a ÖPNVG SH.

¹⁰³ § 7 Abs. 1 Satz 3 ÖPNVG BB; § 11 Abs. 5 NVG RP.

¹⁰⁴ § 29 Abs. 9 Satz 2 MobG BE.

¹⁰⁵ § 4 Abs. 5 Satz 1, § 5 Abs. 3 Nr. 4 ÖPNVG SH.

¹⁰⁶ § 5 S. 2 Nr. 3, § 7 Abs. 5 Nr. 1 ÖPNVG LSA.

¹⁰⁷ § 10 Abs. 3 ÖPNVG BB; § 11 Abs. 2, § 13 Abs. 1 Nr. 5 ÖPNVG NRW.

der ÖPNV-Finanzierung an kommunale Aufgabenträger zum Zwecke von Investitionen an Barrierefreiheit.¹⁰⁸ Ein vergleichsweise schwaches Instrument bildet insoweit die vorgesehene Anhörung des Beauftragten für die Belange von Menschen mit Behinderungen vor der Aufstellung des ÖPNV-Landesinvestitionsprogramms.¹⁰⁹

1.4.3 Straßen- und Wegegesetze

Die Straßengesetze der Länder thematisieren die Barrierefreiheit zumeist¹¹⁰ grundsätzlich übereinstimmend mit § 3 Abs. 1 FStrG (vgl. Abschnitt 1.3.1.7) im Zusammenhang mit der Straßenbaulast.¹¹¹ Konkretisierend finden sich vereinzelt konkrete straßenbauliche Anforderungen.¹¹² Häufig bestehen überdies § 8 Abs. 1 Satz 6 FStrG entsprechende Vorgaben über Sondernutzungen.¹¹³ Die Gewährleistung der Barrierefreiheit wird zudem einmal im Hinblick auf die Bestimmung der Flächen im Zusammenhang mit Sondernutzungen für stationsbasiertes Carsharing angesprochen.¹¹⁴ Im Wesentlichen hat sich der Rechtsstand in den letzten Jahren als stabil erwiesen.¹¹⁵

Neue Herausforderungen sind allerdings mit der zunehmenden Verbreitung von Elektro-Tretrollern im innerstädtischen Raum verbunden. Diese werden häufig auf Bürgersteigen und in Fußgängerzonen „wild“ abgestellt und stellen Hindernisse für Verkehrsteilnehmer mit Behinderungen dar. Ihre straßenrechtliche Einordnung ist bislang nicht abschließend geklärt. Während auf Grundlage der älteren BVerwG-Rechtsprechung zu einer Autovermietung¹¹⁶ sowie des OVG Hamburg zu Mietfahrrädern¹¹⁷ eine Zuordnung zum Gemeingebrauch nahe liegt,¹¹⁸ hat das OVG NRW ein stationsunabhängiges Bike-Sharing-Angebot als Sondernutzung angesehen.¹¹⁹ Bis zu einer gesetzlichen Klarstellung ist die Rechtslage daher als unklar zu qualifizieren.

1.5 Fazit

Die Barrierefreiheit im Verkehr hat auf allen Rechtsebenen Niederschlag gefunden. Die diesbezüglichen, teils spezifischen Vorgaben der UN-BRK, die in einem allgemeinen Rahmen eingebettet sind,

¹⁰⁸ § 1a Abs. 1a, § 5 Nr. 2a ÖPNVfV BB; § 10 Abs. 3, 6 BremÖPNVG; § 8 Abs. 4 ÖPNVG LSA.

¹⁰⁹ § 6 Satz 3 ÖPNVG SN.

¹¹⁰ Keine einschlägigen Bezugnahmen enthalten die Straßengesetze in Hamburg, im Saarland und in Thüringen.

¹¹¹ § 9 Abs. 1 Satz 2 StrG BW; Art. 9 Abs. 1 Satz 5 BayStrWG; § 7 Abs. 2 Satz 2 f. BerlStrG; § 9 Abs. 1 Satz 3 BbgStrG; § 10 Abs. 1 Satz 2 BremLStrG; § 9 Abs. 1 Satz 2 HStrG; § 9 Abs. 2 Satz 2 StrWG NRW; § 11 Abs. 3 Satz 1 LStrG RP; § 9 Abs. 1 Satz 2 SächsStrG; § 9 Abs. 1 Satz 2 StrG LSA; § 10 Abs. 2 Satz 2 StrWG SH.

¹¹² § 7 Abs. 3 BerlStrG; § 46a NStrG.

¹¹³ § 16 Abs. 1 Satz 3 StrG BW; § 11 Abs. 2 Satz 2 BerlStrG; § 18 Abs. 1 Satz 2 BremLStrG; § 16 Abs. 1 Satz 2 HStrG; § 18 Abs. 1 Satz 3 StrWG NRW; § 41 Abs. 2 Satz 3 LStrG RP.

¹¹⁴ § 18a Abs. 1 Satz 4 NStrG.

¹¹⁵ Dazu Blennemann et al. 2004b.

¹¹⁶ BVerwG (Bundesverwaltungsgericht), Urteil vom 03.06.1982.

¹¹⁷ OVG Hamburg (Hamburgisches Oberverwaltungsgericht), Beschluss vom 19.06.2009.

¹¹⁸ Vgl. Knauff 2021, S. 35f.

¹¹⁹ OVG NRW (Oberverwaltungsgericht Nordrhein-Westfalen), Beschluss vom 20.11.2020; zustimmend Ringwald 2021, S. 58ff.

werden durch eher allgemeine Anforderungen an die Diskriminierungsfreiheit von Menschen mit Behinderungen im primären Europa sowie nationalen Verfassungsrecht ergänzt. Konkrete Anforderungen an die Barrierefreiheit wie auch ergänzend an sonstige Zugänglichkeitserfordernisse werden durch EU-Sekundärrecht, Bundes- und Landesrecht vielfältig ausgestaltet.¹²⁰

Ein Mangel an rechtlichen Vorgaben ist in Anbetracht dessen nicht festzustellen. Mit Blick auf den Normenbestand ist die Barrierefreiheit im Verkehr einschließlich Verkehrsmittel sowie physischer und digitaler Infrastruktur nahezu umfassend ausgestaltet und entwickelt sich überdies stetig fort. Dabei greifen das Behindertengleichstellungsrecht und die verkehrs-, infrastruktur- und technologiebezogenen Bestimmungen ineinander, wobei letztere im Wesentlichen die maßgeblichen Detailvorgaben enthalten. Inhalt, Entwicklungsstand und Qualität der Regelungen weichen allerdings teils deutlich voneinander ab. Ihre Bezüge zueinander werden nur teilweise deutlich. Dies gilt in geringerem Maße sachlich als in Bezug auf die Transparenz der Bestimmungen. Im Interesse der Realisierung der Regelungsgehalte und der Erkennbarkeit der rechtlichen Maßstäbe (auch) für die Betroffenen(-verbände) sollten die Rechtsetzer auf allen Ebenen nicht nur auf eine konsistente Weiterentwicklung achten, sondern auch auf die Aktualität der Inbezugnahmen, die etwa im Verhältnis von EU-Typgenehmigungsanforderungen für Kraftfahrzeuge und StVZO nur unzureichend ausgeprägt ist. Als besonders vielfältig erweist sich – als Ausprägung deutscher Bundesstaatlichkeit kaum vermeidbar – das regelungsgegenständlich parallele Landesrecht. Soweit hier Angleichungsbedarf über eine wechselseitige, freiwillige Orientierung der Länder an als vorbildhaft empfundenen Regelungsmodellen gesehen wird, bedarf es einer Rechtsetzung durch den Bund im Rahmen der ihm hierfür zur Verfügung stehenden Kompetenzen.

¹²⁰ Siehe dazu im Einzelnen verkehrsträgerbezogen und im Zusammenhang mit den technischen Regelwerken unter Abschnitt 2.2.6.

2 Maßnahmen zur Herstellung der Barrierefreiheit (Planungsinstrumente)

2.1 Grundsätze und Systematik

Barrierefreiheit ist eine *Zielvorgabe* für die Gestaltung des gesamten Verkehrsbereichs. Die einzufordernden Standards werden – neben verbindlichen Rechtsnormen (vgl. Kapitel 1) – spezifisch für einzelne Regelungsbereiche durch unterschiedliche Instrumente festgelegt und umgesetzt. Zur Berücksichtigung der Anforderungen von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen an die barrierefreie Gestaltung (einschließlich von Menschen mit Behinderungen, vgl. Schlussbericht, Kapitel 1) können nach Erfahrungen der Forschungsnehmer neben verbindlichen Rechtsnormen verschiedene Instrumente beitragen. Diese lassen sich unterscheiden in:

1. Gesetzlich vorgegebene Instrumente, die darauf abzielen, die gesetzlich definierten Zielvorgaben zu erreichen. Dies können zum einen Instrumente sein, die von bestimmten Akteuren (Aufgabenträgern, Eisenbahnen, Verwaltungen usw.) aufgrund gesetzlicher Vorgaben aufgestellt werden. Zu diesen Instrumenten gehören Aktionspläne, Zielvereinbarungen, Nahverkehrspläne sowie Programme der Eisenbahnen.
Dieser ersten Kategorie werden auch allgemein anerkannte Regeln der Technik (aaRdT) und Technische Regelwerke zugeordnet. Zwar sind die Technischen Regelwerke nicht per se verbindlich anzuwenden. Zahlreiche Gesetze und Verordnungen nehmen allerdings Bezug auf aaRdT und verwiesen teils direkt auf Technische Regelwerke.
2. Instrumente, ohne rechtsverbindlichen Charakter, die nach bisherigen Erfahrungen allerdings dafür förderlich sein können, die angestrebten Ziele zu erreichen, z. B.
 - Veröffentlichung von Empfehlungen, die auf belastbaren Praxiserfahrungen und aktuellen Forschungsergebnissen beruhen;
 - Darstellungen von Best Practices;
 - Beteiligung der Akteure, insbesondere Vertretende der Belange von Menschen mit Behinderungen, auch in Fällen, in denen diese nicht vorgeschrieben ist
 - Fortbildungsangebote für Planende und Schulungen für Verkehrsteilnehmende;
 - Finanzielle Förderung unter bedarfsgerechten Rahmenbedingungen;
 - Gezielte Öffentlichkeitsarbeit.

In diesem Kapitel wird das breite Spektrum unterschiedlicher Maßnahmen erfasst, analysiert und beispielhaft dargestellt. Dabei wird auf das Gewicht und den Zielerfüllungsgrad der jeweiligen Einzelmaßnahmen bzw. Maßnahmenbündel – nachzeitigem Erkenntnisstand (August 2023) – eingegangen. Probleme sollen identifiziert und etwaige Zielkonflikte nicht ausgespart werden. Von Bedeutung ist die Fragestellung, inwieweit Menschen mit Behinderungen bei Konzeption und Umsetzung einzelner Instrumente eingebunden sind. Auch zeitliche Merkmale (Zeitpläne, Fristen) werden behandelt. Eine Evaluierung und Vertiefung maßgeblicher Aspekte, z. B. Bekanntheitsgrad, Qualität und Umfang der Anwendung verschiedener Maßnahmen in der Praxis, war Gegenstand der Wirkungsanalyse (siehe Anhang 3 zum Schlussbericht).

2.2 Gesetzlich vorgegebene Instrumente

2.2.1 Aktionspläne gemäß UN-BRK

Aktionspläne stehen im Zusammenhang mit der UN-BRK, die im Jahr 2009 von Deutschland ratifiziert wurde. Insofern stellen die Pläne ein Instrument dar, welches bei der ersten Evaluation des BGG im Jahr 2004 (Blennemann et al. 2004b) nicht berücksichtigt werden konnte. Sie stellen ein wichtiges Instrument dar, um die Ziele der UN-BRK umzusetzen. Damit werden auch Ziele des BGG adressiert.

Bei den Aktionsplänen handelt es sich um strategische Maßnahmenpläne, die wesentliche Ziele zur Umsetzung der Barrierefreiheit formulieren und konkrete Maßnahmen aufführen, wie diese Ziele erreicht werden sollen. Aktionspläne sind zudem Ausdruck politischer Prioritätensetzung und insofern ein Indikator für die Bedeutung des Themas in der Gesellschaft.

Unmittelbar nach Ratifizierung der UN-BRK wurden bereits erste Aktionspläne zur Umsetzung der Konvention erarbeitet und veröffentlicht. Zunächst verabschiedeten Rheinland-Pfalz (2010) und anschließend der Bund und Brandenburg (2011) Aktionspläne. Inzwischen haben sowohl der Bund als auch alle 16 Bundesländer einen Aktionsplan in Kraft gesetzt und teilweise bereits fortgeschrieben (siehe Abschnitt 2.2.1.1 sowie Anlage 1-2 Aktionspläne der Bundesländer– Auszug Maßnahmen im Handlungsfeld Mobilität). Aktionspläne werden zudem von Kommunen, aber auch Unternehmen, Organisationen, Institutionen, Universitäten und Behörden aufgestellt und verabschiedet. Im Weiteren werden nur die Aktionspläne von Bund, Ländern und Kreisen und Kommunen betrachtet, in denen das Handlungsfeld „Mobilität“ grundsätzlich berücksichtigt wird.

Die konkrete Ausgestaltung der Aktionspläne hängt davon ab, was mit dem jeweiligen Plan erreicht werden soll. Die Ergebnisse der Pläne können daher auf den verschiedenen Verwaltungsebenen Bund, Länder und Gemeinden abweichend sein. Es müssen allerdings einige grundlegende Anforderungen erfüllt werden, z. B. (vgl. DIMR 2010):

- Eine Rückbindung an die UN-BRK: Der Aktionsplan muss sich an den normativen Vorgaben der Konvention orientieren. Die im Plan genannten Ziele und Maßnahmen sollten mit der UN-BRK im Zusammenhang stehen. Für den Bereich Mobilität sind das vor allem die Artikel 9 und 20 der UN-BRK (vgl. Abschnitt 1.1.1);
- Aktionspläne der unterschiedlichen Verantwortungsträger (der verschiedenen Ebenen) sollten miteinander verknüpft und aufeinander abgestimmt sein;
- Für die Zielbestimmung und mit Blick auf die Evaluation des Fortschritts ist eine Zustandsanalyse von Bedeutung.

Bei der Erarbeitung der Aktionspläne ist zudem gemäß Art. 4 Abs. 3 UN-BRK eine umfassende Beteiligung der Menschen mit Behinderungen vorzusehen. Diese erfolgt beispielsweise mit der Durchführung von Workshops.

2.2.1.1 Aktionspläne des Bundes

Auf Bundesebene haben sich die Koalitionsparteien 2009 im Koalitionsvertrag auf die Entwicklung eines Aktionsplans zur Umsetzung der BRK verständigt (Die Bundesregierung 2009, S. 83 f.). Der Aktionsplan der Bundesregierung sollte darüber hinaus den Rahmen bilden, in den sich die Aktionspläne Dritter – und hier vor allem der Bundesländer – einfügen können. Er wurde bereits mehrfach evaluiert und fortgeschrieben (Tabelle 1)

Mit dem ersten Nationalen Aktionsplan (NAP 1.0) hat die Bundesregierung bereits 2011 neben einer Bestandsaufnahme die Handlungsnotwendigkeiten in Form von Zielen und Maßnahmen in einer Ge-

samtstrategie zusammengefasst, welche im Rahmen der den jeweils betroffenen Ressorts zur Verfügung stehenden Haushaltsmitteln finanziert werden. Der Aktionsplan hatte einen Zeithorizont von zehn Jahren und ordnet die Maßnahmen zwölf Handlungsfeldern zu, u. a. dem Handlungsfeld „Mobilität“ (BMAS 2011, S. 74). Im Jahr 2014 wurde der NAP 1.0 in einer Studie evaluiert (BMAS 2014).

Der zweite Aktionsplan (NAP 2.0) aus dem Jahr 2016 setzt auf dem ersten Aktionsplan auf. Er enthält 175 Maßnahmen in 13 Handlungsfeldern, auch das Handlungsfeld Mobilität wurde weiterentwickelt (BMAS 2016, S. 130). Bei der Fortschreibung haben sich zum ersten Mal alle Bundesministerien mit Maßnahmen eingebracht.

Ein Zwischenbericht zum Stand der Umsetzung wurde im Jahr 2018 erarbeitet und veröffentlicht (BMAS 2018). Ausgewertet wurden in dem Bericht 175 Maßnahmen aus dem NAP 2.0 von 2016 und 83 Maßnahmen aus dem ersten Aktionsplan aus dem Jahr 2011, die im NAP 2.0 mit aufgenommen wurden. Das Bundeskabinett hat auf Basis des Berichtes verabredet, den NAP 2.0 bis Mitte 2020 fortzuschreiben. 2021 wurde ein Statusbericht veröffentlicht, der über den Umsetzungsstand bis 2020 berichtet (BMAS 2020). Zukünftig soll der Maßnahmenkatalog online gestellt werden. Damit kann er fortlaufend aktualisiert werden, um eine größtmögliche Transparenz und Aktualität zu schaffen.

Tabelle 1: Aktions- und Maßnahmenpläne zur Umsetzung der UN-BRK auf Bundesebene

Dokument	Jahr	Erläuterung
Unser Weg in eine inklusive Gesellschaft – Der Nationale Aktionsplan der Bundesregierung zur Umsetzung des Übereinkommens der UN-Behindertenrechtskonvention	2011	Erster Aktionsplan des Bundes
Evaluation des Nationalen Aktionsplans der Bundesregierung zur Umsetzung der UN-Behindertenrechtskonvention	2014	Studie im Auftrag des BMAS
Unser Weg in eine inklusive Gesellschaft. Nationaler Aktionsplan 2.0 der Bundesregierung zur UN-Behindertenrechtskonvention (UN-BRK)	2016	Zweiter Aktionsplan der Bundesregierung
Zwischenbericht zum Nationalen Aktionsplan zur UN-Behindertenrechtskonvention	2018	Stand der Maßnahmen aus dem NAP 1.0 und NAP 2.0
Statusbericht zum Nationalen Aktionsplan zur UN-Behindertenrechtskonvention	2021	Statusbericht zum NAP 2.0 (Stand der Maßnahmen)

Im Handlungsfeld Mobilität wird im NAP 1.0 ein kurzer Überblick über den Stand der Maßnahmen für unterschiedliche Verkehrsbereiche bzw. Verkehrsträger gegeben. Der Überblick umfasst

- den öffentlichen Personennahverkehr (Einsatz von Niederflurfahrzeugen, unentgeltliche Beförderung mobilitätseingeschränkter Menschen),
- den Eisenbahnverkehr (Bezugnahme auf die Programme der Eisenbahnen, vgl. Abschnitt 2.2.3),
- den Luftverkehr (Bezug zur VO (EG) 1107/2006, vgl. Abschnitt 1.2.2.4.1),
- den Straßenverkehr (Fahrgastrechte VO (EU) Nr. 181/2011, vgl. Abschnitt 1.2.2.2 und barrierefreie Gestaltung von Verkehrsanlagen),
- der Schifffahrt (z. B. VO (EU) Nr. 1177/2010, vgl. Abschnitt 1.2.2.3).

Im NAP 2.0 wird das Themenfeld durch konkrete Beschreibung von vorgesehenen Maßnahmen erweitert. Diese sollen auch der „Überprüfung der mit dem BGG im Bereich des Verkehrs geschaffenen Normen“ dienen (BMAS 2016, S. 131). Als Handlungsschwerpunkte werden die Verbesserung der Barrierefreiheit in unterschiedlichen Verkehrsbereichen des Personenverkehrs sowie Forschungsvorhaben genannt (vgl. Tabelle 2). Die aufgeführten Maßnahmen wurden alle erfolgreich abgeschlossen (vgl. BMAS 2021, S. 126f.).

Tabelle 2: Maßnahmen für das Handlungsfeld Mobilität im NAP 2.0 (BMAS 2016, S. 131f.)

Maßnahme	Rückbindung der Maßnahmen an UN-BRK
Evaluation der den Bereich Verkehr betreffenden Regelungen des BGG ¹²¹	Art. 9 Abs. 1, Art. 20 a) Mit einem Forschungsvorhaben sollen die mit dem BGG im Bereich des Verkehrs geschaffenen Normen überprüft und Handlungsempfehlungen erarbeitet werden
Handbuch zur Barrierefreiheit im Fernbuslinienverkehr	Art. 9 Abs. 1, Art. 20 d), Art. 4 Abs. 1 h) Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur wird das Manuskript für ein Handbuch für Barrierefreiheit im Fernbuslinienverkehr im Rahmen eines Forschungsvorhabens erstellen lassen.
3. Programm der Deutschen Bahn AG zur Barrierefreiheit	Art. 9 Abs. 1, Art. 20 a) Aufbauend auf den ersten beiden Programmen werden mit dem 3. Programm der DB AG umfassende Maßnahmen zur barrierefreien Gestaltung von Fahrzeugen und Personenbahnhöfen der DB AG zur Optimierung der Reisekette für Menschen mit Behinderungen umgesetzt
Barrierefreie Gestaltung kleiner Schienenverkehrsstationen	Art. 9 Abs. 1, Art. 20 a) Durch die barrierefreie Gestaltung kleiner Schienenverkehrsstationen wird Menschen mit eingeschränkter Mobilität die Nutzung der Nahverkehrszüge erleichtert
Forschungsvorhaben „Die kostengünstig barrierefrei gestaltete kleine Verkehrsstation“	Art. 9 Abs. 1, Art. 20 a) Es soll nach kostengünstigen Lösungen bei der Herstellung der Barrierefreiheit kleiner Verkehrsstationen gesucht werden. Sofern sich solche Lösungen finden lassen, soll auf dieser Basis ein Planungshandbuch erstellt werden

¹²¹ Vom BMDV beauftragtes Forschungsvorhaben (FE 70.0898/2013), vgl. der hier vorliegende Bericht.

Maßnahme	Rückbindung der Maßnahmen an UN-BRK
Forschungsprojekt zur Förderung der Barrierefreiheit im Bereich Mobilität	Art. 9 Abs. 1, Art. 20 Buchst. a), b), d) Gegenstand des vom Bundesministerium für Wirtschaft und Energie geförderten Projektes "m4guide – mobile multi-modal mobility guide" (Projektkoordination Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt Berlin) ist die Entwicklung und praktische Erprobung eines personalisierten, verkehrsmittelübergreifenden Reiseinformations- und Zielführungssystems, das auch von blinden und sehbehinderten Menschen in Städten und im ländlichen Raum genutzt werden kann.
Kampagne zu Blindenführ- und Assistenzhunden	Art. 8, 9 Abs. 1, Abs. 2 Buchst. b), Art. 20 a) Es wird eine Aufklärungskampagne für den besseren Zutritt von Menschen in Begleitung ihrer Blindenführ- und Assistenzhunde in öffentlich zugänglichen Einrichtungen der Privatwirtschaft durchgeführt, um die breite Öffentlichkeit über das Können und den Nutzen von Blindenführ- und Assistenzhunden zu informieren und Ängste abzubauen

2.2.1.2 Aktionspläne der Bundesländer

Alle 16 Bundesländer haben Aktionspläne aufgestellt und diese wurden teilweise bereits fortgeschrieben. In der Regel liegen die Aktionspläne auch in Leichter Sprache vor, in Ausnahmen sogar in Gebärdensprache.¹²² In Stadtstaaten wurden teils ergänzend zu den Aktionsplänen auf Landesebene eigene Aktionspläne¹²³ aufgestellt, z. B. Bremerhaven und Berlin Charlottenburg-Wilmersdorf, die dann inhaltlich mit ihren Schwerpunkten eher kommunalen Aktionsplänen entsprechen, mit den übergeordneten Aktionsplänen aber abgestimmt sind (vgl. Magistrat der Stadt Bremerhaven 2019; Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf o. J.). Die Pläne der Bundesländer fügen sich in den Rahmen des Nationalen Aktionsplans der Bundesregierung ein. Das Handlungsfeld „Mobilität“ ist in allen Aktionsplänen fest verankert. Häufige Schwerpunkte der Maßnahmenpakete im Handlungsfeld „Mobilität“ sind entsprechend des Zuständigkeitsbereiches:

- die Verbesserung der Barrierefreiheit im SPNV, beispielsweise durch Förderung des Umbaus von SPNV-Haltepunkten oder Förderung barrierefreier Schienenfahrzeuge,
- konsequente Bindung von Fördermitteln an die Barrierefreiheit im Sinne der Gleichstellungsgesetze bei der Vergabe sowie
- Barrierefreie Gestaltung von Straßen im Rahmen der Zuständigkeit.

Die Aktionspläne der Bundesländer und die darin aufgeführten Handlungsschwerpunkte für das Handlungsfeld „Mobilität“ sind im Anhang in einer Übersicht aufgeführt (Anlage 1-2 Aktionspläne der Bundesländer– Auszug Maßnahmen im Handlungsfeld Mobilität).

¹²² Siehe DIMR 2023 und <https://www.brk.hessen.de/umsetzung-in-hessen/hessischer-aktionsplan/aktionsplan-in-gebaerdensprache/> (31.08.2023).

¹²³ Auch als Teilhabepläne oder Inklusionspläne bezeichnet.

2.2.1.3 Aktionspläne der Kommunen

Auch zahlreiche Landkreise und Städte haben Aktionspläne aufgestellt. Teilweise werden diese auch unter dem Begriff „Inklusionsplan“ geführt, beispielsweise im Kreis Warendorf (Kreis Warendorf 2013). Das BMAS stellt auf einer Webseite zur Umsetzung der UN-BRK eine Auswahl der Aktionspläne der Gemeinden zum Download zur Verfügung.¹²⁴ Derzeit läuft ein Forschungsvorhaben im Auftrag des BMAS, welches eine Bestandsaufnahme über die Aktivitäten der Kommunen in Deutschland bezüglich der UN-BRK evaluieren soll.¹²⁵

Auch in Aktionsplänen auf Kreisebene oder kommunaler Ebene wird das Handlungsfeld Mobilität bearbeitet. Die Bearbeitungstiefe der Pläne bezüglich der Maßnahmandarstellung ist allerdings sehr unterschiedlich. Sie reicht von einer einfachen tabellarischen Auflistung von Maßnahmen bis hin zu detaillierten Maßnahmenplänen mit Prioritätenbildung auf Basis von Gewichtungsfaktoren und Benennung von möglichen Kooperationspartnern (z. B. Kreis Warendorf).

2.2.2 Zielvereinbarungen

2.2.2.1 Zielvereinbarungen gemäß § 5 BGG

Zielvereinbarungen gemäß § 5 BGG können zwischen einem Unternehmen oder Unternehmensverbänden und den anerkannten Verbänden der Menschen mit Behinderungen abgeschlossen werden (vgl. Tabelle 3 sowie Abschnitte 1.3.1.1 und 1.3.1.8).

Tabelle 3: Liste anerkannter Verbände für Zielvereinbarungen und Verbandsklagen nach § 15 Abs. 3 BGG (BMAS 2023)

Kurzbezeichnung	Name des Verbands	Internet-Präsenz
ABiD	Allgemeiner Behindertenverband in Deutschland e. V.	https://www.abid-ev.de/
BDH	BDH Bundesverband für Rehabilitation e. V.	https://www.bdh-reha.de/
BAG Selbsthilfe	Bundesarbeitsgemeinschaft Selbsthilfe von Menschen mit Behinderungen und chronischer Erkrankung und ihren Angehörigen e. V.	https://www.bag-selbsthilfe.de/
bvkm	Bundesverband für Körper- und Mehrfachbehinderte e. V.	https://bvkm.de/
BMAB	Bundesverband für Menschen mit Arm- oder Beinamputation e. V.	https://www.bmab.de/

¹²⁴ https://www.gemeinsam-einfach-machen.de/GEM/DE/AS/Aktionsplaene/Aktionsplaene_Landkreise_Kommunen_Staedte/aktionsplaene_landkreise_kommunen_staedte_node.html (20.06.2023).

¹²⁵ Projekt „UN-Behindertenrechtskonvention in den Kommunen (UN-BRK kommunal)“; Abschluss vorgesehen: 30.09.2025; Informationen unter https://www.gemeinsam-einfach-machen.de/GEM/DE/AS/NAP/Statusbericht_NAP/Suche/suche_node.html (31.08.2023).

Kurzbezeichnung	Name des Verbands	Internet-Präsenz
k. A.	autismus Deutschland e. V. – Bundesverband zur Förderung von Menschen mit Autismus (zuvor: Bundesverband Hilfe für das autistische Kind)	https://www.autismus.de/
BSK	Bundesverband Selbsthilfe Körperbehinderter e. V.	https://www.bsk-ev.org
Lebenshilfe	Bundesvereinigung Lebenshilfe für Menschen mit geistiger Behinderung e. V.	https://www.lebenshilfe.de/
BUG	Büro zur Umsetzung von Gleichbehandlung e. V.)	https://www.bug-ev.org
k. A.	Deutsche Alzheimer Gesellschaft e. V.	https://www.deutsche-alzheimer.de/
DCIG	Deutsche Cochlea Implantat Gesellschaft e. V.	https://www.d cig.de
DG	Deutsche Gesellschaft der Hörbehinderten – Selbsthilfe und Fachverbände e. V. (zuvor: Deutsche Gesellschaft zur Förderung der Gehörlosen und Schwerhörigen e. V)	https://www.deutsche-gesellschaft.de
DCCV	Deutsche Morbus Crohn / Colitis ulcerosa Vereinigung e. V.	https://www.dccv.de
DMSG	DMSG Deutsche Multiple Sklerose Gesellschaft – Bundesverband e. V.	https://www.dmsg.de
k. A.	Deutsche Rheuma-Liga Bundesverband e. V.	https://www.rheuma-liga.de
DBSV	DBSV Deutscher Blinden- und Sehbehindertenverband e. V.	https://www.dbsv.org
DGB	Deutscher Gehörlosen-Bund e. V.	https://www.gehoerlosen-bund.de
DGB	Deutscher Gewerkschaftsbund	https://www.dgb.de
Der Paritätische	Deutscher Paritätischer Wohlfahrtsverband – Gesamtverband e. V.	https://www.der-paritaetische.de/
DPB	Deutscher Psoriasis Bund e. V. Selbsthilfe bei Schuppenflechte	https://www.psoriasis-bund.de
DSB	Deutscher Schwerhörigenbund e. V. – Bundesweiter Selbsthilfefverband schwerhöriger und ertaubter Menschen	https://www.schwerhoerigen-netz.de

Kurzbezeichnung	Name des Verbands	Internet-Präsenz
DVBS	Deutscher Verein der Blinden und Sehbehinderten in Studium und Beruf e. V.	https://www.dvbs-online.de
k. A.	Diakonie Deutschland - Evangelisches Werk für Diakonie und Entwicklung e. V.	https://www.diakonie.de
IG Metall	IG Metall	https://www.igmetall.de
IGJAD	Interessengemeinschaft Gehörlose jüdischer Abstammung in Deutschland e. V.	https://www.igjad.de
ISL	Interessenvertretung Selbstbestimmt Leben Deutschland e. V.	https://www.isl-ev.de
PRO RETINA	Pro Retina Deutschland e. V. - Selbsthilfevereinigung von Menschen mit Netzhautdegenerationen	https://www.pro-retina.de/
SoVD	Sozialverband Deutschland e. V.	https://www.sovd.de/
VdK	Sozialverband VdK Deutschland e. V.	https://www.vdk.de
k. A.	Weibernetz e. V.– Politische Interessenvertretung behinderte Frauen	https://www.weibernetz.de/

Ein Behindertenverband kann die Aufnahme von Verhandlungen über eine Zielvereinbarung verlangen, jedoch keinen Vertragsabschluss erzwingen. Werden Verhandlungen aufgenommen, ist dies vom Behindertenverband gegenüber dem Register anzuzeigen. Andere (anerkannte) Behindertenverbände können dann innerhalb einer Frist von vier Wochen erklären, dass sie sich an den Verhandlungen beteiligen werden.

Es ist eine gemeinsame Verhandlungskommission der beteiligten Behindertenverbände zu bilden, damit die Verhandlungen gebündelt werden können. Anschließend müssen die Verhandlungen innerhalb einer Frist von weiteren vier Wochen aufgenommen werden. Die Unternehmen können noch während der Verhandlungen anzeigen, dass sie einer Zielvereinbarung ihres Verbandes beitreten.¹²⁶ Weitergehende Vorgaben zur Spezifizierung der Mindestbedingungen sowie Fristen zu deren Umsetzung enthält das Gesetz nicht. Dies erscheint zweckmäßig, da in den verschiedenen Wirtschaftsbranchen und unter den jeweiligen regionalen / örtlichen Gegebenheiten (teils Vereinbarungen mit einzelnen Unternehmensstandorten) ganz unterschiedliche Ausgangssituationen bestehen.¹²⁷ Bei Bedarf unterstützt

¹²⁶ Der Begriff des Unternehmens ist im BGG „im umfassenden Sinne“ zu verstehen (BR-Drs. 928/01, S. 95), das heißt beispielsweise, dass Verkehrsunternehmen in der Form kommunaler Eigenbetriebe als Unternehmen im Sinne des Gesetzes einzustufen sind.

¹²⁷ Zur Vermeidung von Missverständnissen sollten freiwillige – unter Beachtung der geltenden Rechtsnormen ggf. zulässige – Vereinbarungen zur Barrierefreiheit, die außerhalb des Geltungsbereichs des BGG liegen, nicht als Zielvereinbarungen bezeichnet werden (vgl. Blennemann et al. 2004b, S. 30).

die Bundesfachstelle für Barrierefreiheit – nach verfügbarer Kapazität – auch die Erarbeitung von Zielvereinbarungen.

Zielvereinbarungen nach § 5 Abs. 1 BGG stellen eher 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)“ dar (BR-Drs. 928/01, S. 94–95).

Wenn also beispielsweise für den Bereich eines Eisenbahnunternehmens ein Programm im Sinne des § 2 Abs. 3 EBO erstellt worden ist, ist ein Anspruch der Behindertenverbände auf Verhandlungen zwecks Abschluss einer Zielvereinbarung ausgeschlossen (vgl. BR-Drs. 928/01, S. 97). Dies folgt aus der Intention des Gesetzes, dass Zielvereinbarungen getroffen werden sollen, „soweit nicht besondere gesetzliche oder verordnungsrechtliche Vorschriften entgegenstehen“ (§ 5 Abs. 1 BGG). Diese Systematik dürfte auch Forderungen nach Praktikabilität und Rechtssicherheit entsprechen. Da Zielvereinbarungen beispielsweise im ÖPNV im Wesentlichen den gleichen materiellen Regelungsinhalt hätten, wie die hier bedeutsamen Teile der Nahverkehrspläne, wären bei paralleler Anwendung beider Instrumente Überschneidungen und unübersichtliche Rechts- bzw. Vertragsbeziehungen unvermeidlich. Entsprechende fachgesetzliche Vorschriften sind im PBefG (Nahverkehrsplan) bzw. in der EBO (Eisenbahn-Programm) enthalten.

Als Beispiel für eine Anwendung im „nicht geregelten“ Bereich könnte die Zielvereinbarung zwischen einem Behindertenverband und einer Taxigesellschaft (z. B. über die Ausstattung der Fahrzeuge) genannt werden. Auch Zielvereinbarungen zwischen Behindertenverbänden und Verleih-Unternehmen von Elektro-Tretrollern oder deren Verbänden mit Verhandlungsgegenstand „geordnetes, barrierefreies Abstellen von Elektro-Tretrollern“ wären denkbar.¹²⁸ Es liegen bereits hinreichende Erfahrungen dazu vor, dass ungeordnet, „wild“ abgestellte Fahrzeuge Verkehrsteilnehmende mit Sehbeeinträchtigung gefährden und zu Fuß gehende mit motorischer Behinderung (einschließlich Rollstuhl nutzende) in der Nutzung von Gehwegen beeinträchtigen.

Im Zielvereinbarungsregister des BMAS werden für den Bereich Verkehr mehrere Zielvereinbarungen gelistet, die den Eisenbahnverkehr oder den Luftverkehr betreffen. Die „Zielvereinbarungen“ für den Eisenbahnverkehr sind nach weiterer Analyse allesamt Programme der Eisenbahnen gem. § 2 EBO (siehe dazu Abschnitt 2.2.3), sodass schlussendlich nur Zielvereinbarungen im Sinne des BGG für den Luftverkehrsbereich verbleiben (Tabelle 4).

¹²⁸ Zielvereinbarungen hierfür wären zwar möglich, es gibt allerdings aus Sicht der AN geeignetere Instrumente: Sondernutzungserlaubnis, Vereinbarungen zwischen Kommunen und Anbietern, ggf. Verbot.

Tabelle 4: Zielvereinbarungen im Verkehrsbereich (Quelle: Zielvereinbarungsregister des BMAS)¹²⁹

Verbände und Unternehmen	Verhandlungsgegenstand	Verfahrensstand und Datum	Behinderung ¹³⁰
BAG Selbsthilfe, DPB, Deutsche Rheuma-Liga, DBSV, DGB; BSK, Pro Retina. SoVD, VdK, ISL BOHR Omnibus GmbH, ORN Omnibusverkehr Rhein-Nahe GmbH, Fraport AG, Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH	Barrierefreier Shuttleverkehr zwischen Flughafen Frankfurt-Hahn – Mainz Hauptbahnhof – Flughafen Frankfurt	Abschluss 02.07.2007	Mobilitätsbehinderung
Landesvereinigung SELBSTHILFE e. V., Bundesverband Polio, DMSG, DAAB, Rheumaliga Flughafen Saarbrücken GmbH	Barrierefreie Gestaltung der Flughafen Saarbrücken GmbH, Betriebsgelände	Abschluss 19.01.2012	Mobilitätsbehinderung und Sinnesbehinderung
DBSV, BAG Selbsthilfe, ISL, DSB Baden-Airpark GmbH	Barrierefreie Gestaltung des Baden-Airparks im Zuge des Ausbaus der gesamten Flughafenanlage	Abschluss 04.02.2005	Mobilitätsbehinderung und Sinnesbehinderung

2.2.2.2 Zielvereinbarungen gemäß Behindertengleichstellungsgesetzen von Bundesländern

Auch auf Grundlage der Behindertengleichstellungsgesetze der Bundesländer können Zielvereinbarungen aufgestellt werden (vgl. Abschnitt 1.4.1). Für die Zielvereinbarungen in den Ländern finden die Vorschriften des Behindertengleichstellungsgesetzes des Bundes (BGG) keine Anwendung. Es gelten hier ausschließlich die betreffenden landesgesetzlichen Regelungen. Von den 16 Bundesländern haben allerdings nur neun Bundesländer das Instrument Zielvereinbarungen in ihren Gleichstellungsgesetzen verankert (Stand August 2023).¹³¹

Tabelle 5 führt beispielhaft einige Verfahren für Zielvereinbarungen im Verkehrsbereich aus Nordrhein-Westfalen auf, die auf der Seite des zuständigen Ministeriums in einer tabellarischen Übersicht zusammengestellt sind. In der Gesamtliste (letzter verfügbarer Stand Dezember 2017) werden 30 Verfahren aufgeführt, zehn davon lassen sich dem Verkehrsbereich zuordnen (MAGS NW 2017). Nicht alle Verfahren konnten zu einem Vertragsabschluss geführt werden.

¹²⁹ Ohne Programme der Eisenbahnen (siehe Abschnitt 2.2.3); abgerufen im August 2023 (BMAS o. J.).

¹³⁰ Die Angabe über die im Rahmen der Zielvereinbarung zu berücksichtigenden Beeinträchtigungsformen entstammt den Zielvereinbarungen. Die Begriffe weichen von der im Allgemeinen verwendeten Definition von Mobilitätseinschränkungen (einschließlich Behinderungen) ab (vgl. Schlussbericht, Abschnitt 1.2).

¹³¹ Brandenburg (§ 10 BbgBGG), Bremen (§ 6 BremBGG), Hessen (§ 3 Abs. 2-5 HessBGG), Mecklenburg-Vorpommern (§ 9 LBGG M-V), Nordrhein-Westfalen (§ 5 BGG NRW), Saarland (§ 5 SBGG), Sachsen (§ 16 SächsInklusG), Sachsen-Anhalt (§ 17 BGG LSA) und Thüringen (§ 15 ThürGlG).

Der Schwerpunkt der Zielvereinbarungen aus dem Verkehrsbereich in NRW lag im Themenfeld ÖPNV. In den Zielvereinbarungen wurden beispielsweise entweder zeitliche Priorisierungen von konkreten Maßnahmen festgeschrieben¹³² oder Mindeststandards für unterschiedliche Elemente eines barrierefreien ÖPNV (Fahrzeuge, Haltestellen, Personalschulung)¹³³. Teilweise wurde die Geltungsdauer der Zielvereinbarungen nach Auslaufen des ersten Abschlusses verlängert. Die Vereinbarungen sind inzwischen (2021) aber alle ausgelaufen. Es ist zu vermuten, dass aufgrund inzwischen aktualisierter Ziele zur Herstellung der Barrierefreiheit in den Nahverkehrsplänen keine weitere Notwendigkeit mehr bestand, die Zielvereinbarungen aufrecht zu erhalten. Beispielsweise haben die Nahverkehrspläne für den Oberbergischen Kreis (2018) und die Kreise Herford und Minden-Lübbecke (2021) die vollständige Barrierefreiheit gem. PBefG aufgegriffen und Standards zur Zielerfüllung formuliert (Oberbergischer Kreis 2018; mhv 2021). In beiden Fällen waren zuvor Zielvereinbarungen abgeschlossen worden, um Standards zur Barrierefreiheit festzulegen.

Tabelle 5: Zielvereinbarungen im Verkehrsbereich (MAGS NW 2017)

Auffordernder Verband und Unternehmen	Verhandlungsgegenstand	Verfahrensstand und Datum	Behinderung
SoVD LV NRW., VdK NRW mindenherforder verkehrsgesellschaft mbH, MKB-MühlenkreisBus GmbH	Herstellung von Barrierefreiheit im Öffentlichen Personennahverkehr im Raum Minden und Petershagen	Abschluss (26.07.2013) Verlängerung bis 31.12.2018	Allgemeine Mobilitätsbehinderung, Sinnesbehinderung
DPWV LV NRW/ Kreisgruppe Oberbergischer Kreis, LAG SB NRW, Landesverband der Schwerhörigen und Ertaubten NRW, BSV Nordrhein, Pro Retina Regionalverkehr Köln GmbH	Herstellung von Barrierefreiheit im Öffentlichen Personennahverkehr	Abschluss (20.09.2007)	Allgemeine Mobilitätsbehinderung, Sinnesbehinderung
DPWV LV NRW/ Kreisgruppe Oberbergischer Kreis Oberbergische Verkehrsgesellschaft AG	Herstellung von Barrierefreiheit im Öffentlichen Personennahverkehr im Oberbergischen Kreis	Abschluss (06.06.2009) Verlängerung bis 31.12.2015	Allgemeine Mobilitätsbehinderung, Sinnesbehinderung

¹³² Vgl. Herstellung von Barrierefreiheit im Öffentlichen Personennahverkehr im Raum Minden 2008/2013.

¹³³ Vgl. Herstellung von Barrierefreiheit im Öffentlichen Personennahverkehr unter anderem im Rheinisch-Bergischen-Kreis 2009/2013.

Auffordernder Verband und Unternehmen	Verhandlungsgegenstand	Verfahrensstand und Datum	Behinderung
Landesverband NRW für Körper- und Mehrfachbehinderte e.V.	Sicherheit im ÖPNV	Ankündigung (02.05.2005)	Mobilitätsbehinderung
BSV Nordrhein e. V., LV NRW für Körper- und Mehrfachbehinderte, Pro Retina, LV der Gehörlosen NRW., Arbeitsgemeinschaft zur Förderung Hörgeschädigter (Aachen), DMSG LV NRW, Landesbehindertenrat NRW ASEAG	Herstellung von Barrierefreiheit für Menschen mit Behinderung im öffentlichen Personennahverkehr in der Stadt und dem Kreis Aachen	27.03.2007 Abschluss	Mobilitätsbehinderung, Sinnesbehinderung
LAGH NRW Stadt Soest	Barrierefreie Gestaltung des Bahnhofsumfeldes Soest	22.03.2006 Ankündigung	Mobilitätsbehinderung, Sinnesbehinderung

2.2.3 Programme der Eisenbahnen gemäß § 2 Abs. 3 EBO

Mit Artikel 52 des Gesetzes zur Gleichstellung behinderter Menschen und zur Änderung anderer Gesetze vom 27. April 2002 ist die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) geändert worden. Neu aufgenommen wurde die Verpflichtung der Eisenbahnen Programme zur Gestaltung von Bahnanlagen und Fahrzeugen zu erstellen. Damit soll dem Ziel eine möglichst weitgehende Barrierefreiheit zu erreichen entsprochen werden (vgl. Abschnitt 1.3.2.1).

Vor der Veröffentlichung der Programme ist den Spitzenorganisationen der nach § 15 BGG anerkannten Verbände (vgl. Anhang 3 zum Schlussbericht – Wirkungsanalyse, Abschnitt 2.1.2) die Gelegenheit zur Stellungnahme in einer angemessenen Frist zu geben. In der Praxis werden darüber hinaus in Einzelfällen auch regionale oder lokale Verbände, die nicht gemäß BGG anerkannt sind, bei der Abstimmung der Programme beteiligt (siehe z. B. Abellio 2012, S. 37). Anschließend wird die abgestimmte Fassung des Programms von den Eisenbahnen an die zuständige Aufsichtsbehörde übermittelt. Diese leitet das Programm an das BMAS weiter, welches die Programme in das Zielvereinbarungsregister aufnimmt.

Aus dem Wortlaut des Gesetzes lässt sich eine Veröffentlichungspflicht der Programme – ebenso wenig wie bzgl. der Vertragsinhalte von Zielvereinbarungen – nicht ableiten. Im Sinne der Zielsetzung der Programme erscheint es jedoch notwendig, dass neben den Angaben zur barrierefreien Nutzung in Betriebsprogrammen auch die wesentlichen Aussagen in Bezug auf die angestrebte Herstellung der möglichst weitreichenden Barrierefreiheit öffentlich gemacht werden. Die Betriebsprogramme dienen dazu, den Einsatz barrierefrei zugänglicher Fahrzeuge und deren Position im jeweiligen Zug für die Nutzenden vor Fahrtantritt kenntlich zu machen. „Aus dieser Aufgabenzuweisung lässt sich ableiten,

dass nicht zwingend an jeder Stelle eines Zuges eine barrierefreie Nutzung möglich sein muss."
(Wittenberg et al. 2020, S. 131)

Die EBO macht lediglich generelle Vorgaben für die Inhalte der zu erstellenden Programme (Gestaltung von Bahnanlagen und Fahrzeugen, Betriebsprogramm). Umfang und Detaillierungsgrad der Programme sind entsprechend unterschiedlich. Auf eine Kleine Anfrage im Deutschen Bundestag hat die Bundesregierung in ihrer Antwort erläutert, dass den Eisenbahnen damit in Eigenverantwortung die Möglichkeit gegeben werden soll zu entscheiden, „*welche Art von Maßnahmen zur Herstellung der Barrierefreiheit sie ergreifen und zu welchen Zeitpunkten sie die Investitionen tätigen.*“ Damit soll den Unternehmen zudem die Möglichkeit eingeräumt werden, in Abstimmung mit wirtschaftlichen Belangen Prioritäten zu setzen und auf diesem Wege einen möglichst großen Nutzen für möglichst viele Bahnreisende zu erreichen. (vgl. BT-Drs. 18/5652). Dies wurde in der Sache bereits vorher durch ein Urteil des Bundesverwaltungsgerichts bestätigt (vgl. Abschnitt 1.3.2.1)

Es ist festzustellen, dass bislang nicht alle Eisenbahnen ein Programm aufgestellt haben. Auf der Seite des BMAS (Zielvereinbarungsregister) sind derzeit (Stand August 2023) 16 Programme der NE-Bahnen (vgl. Anlage 1-3 Übersicht über die Programme der NE-Eisenbahnen in Deutschland) und drei aufeinanderfolgende Programme der Deutschen Bahn AG aufgeführt und einzusehen. Alleine die Anzahl der beim Eisenbahn-Bundesamt mit Stand 19.08.2021 geführten Liste der Eisenbahnverkehrsunternehmen, die in Deutschland Personenverkehr durchführen (einschließlich Museumsbahnen usw., für die ggf. eine Ausnahme von der Herstellung der Barrierefreiheit erwirkt werden kann) überschreitet diese Zahl deutlich (EBA 2021).

Der überwiegende Teil der Programme der NE-Eisenbahnen wurde im Zeitraum zwischen 2003 und 2013 aufgestellt (vgl. Anlage 1-3 Übersicht über die Programme der NE-Eisenbahnen in Deutschland). Nach 2013 haben lediglich zwei NE-Bahnen zum ersten Mal ein Programm aufgestellt (UBB 2022; SWEG Schienenwege GmbH 2023). Aktualisierungen von Programmen sind nur in einzelnen Fällen erfolgt (AKN 2018; SWEG 2021). In zwei Fällen kamen die Programme nicht über den Status „in Verhandlung“ hinaus und es wurde kein abschließendes Programm an das BMAS gemeldet (KVG Main-Kinzig 2003; OLA 2007), wobei die Ostseeland Verkehr GmbH (OLA) seit 2014 keinen Schienenverkehr mehr durchführt.

Demgegenüber fand bei der Deutschen Bahn AG (DB AG), dem mit Abstand größten EVU und EIU in Deutschland, eine regelmäßige Aktualisierung des Programms statt. Das erste Programm der DB AG wurde 2005 ausgegeben und durch drei nachfolgende Programme alle fünf Jahre aktualisiert. Das derzeit aktuelle Programm wurde im Jahr 2021 vorgelegt (DB Personenverkehr GmbH 2005; DB AG 2011, 2016, 2021). Zudem wurde in einer Rückschau auf das zweite und das dritte Programm eine Evaluierung durchgeführt (DB Vertrieb GmbH 2016, 2021b). Für das erste Programm gab es eine Zwischenbilanz (DB AG 2007). In den Bilanzen sind beispielsweise wichtige Meilensteine, die beim barrierefreien Ausbau des Bahnverkehrs erreicht wurden, aufgeführt und der Fortschritt bei der Herstellung der Barrierefreiheit wird mit Qualitätskennzahlen zu

- Stufenfreiheit,
- Bahnsteighöhe und
- angemessenem Wetterschutz (mit Sitzgelegenheiten)

in Zeitreihen dokumentiert. Diese drei Kennwerte stellen Teilaspekte der Barrierefreiheit nach den TSI PRM (VO (EU) Nr. 1300/2014) dar.

Aufgrund der regelmäßigen Fortschreibung ihrer Programme hat die Bahn die Abstimmung zwischen Unternehmen und Vertretern der Menschen mit Behinderungen institutionalisiert. So wurde bereits 2002 mit Änderung der EBO im Zuge der Verkündung des BGG eine „*Kontaktstelle für kundenbezogene*

Behindertenangelegenheiten“ im Konzern eingerichtet. Kurz darauf wurde die „*Programmbegleitende Arbeitsgruppe*“, bestehend aus Vertretern und Vertreterinnen, die vom Deutschen Behindertenrat benannt worden waren, und ergänzt durch Ansprechpartner und Ansprechpartnerinnen aus den Konzerngesellschaften der Deutschen Bahn eingerichtet. In diesem Rahmen findet ein regelmäßiger Austausch statt und es werden wichtige Detailfragen zu vorgesehenen Maßnahmen in den Bereichen Infrastruktur, Fahrzeuge, Information und Service diskutiert, die in die Programme aufgenommen wurden (DB Vertrieb GmbH 2021a).

2.2.4 Nahverkehrspläne

Nahverkehrspläne bilden den Rahmen für die Entwicklung des Nahverkehrs in ihrem jeweiligen Geltungsbereich. Die Aufstellung von Nahverkehrsplänen ist in den Landesnahverkehrsgesetzen geregelt (vgl. Abschnitt 1.4.2). Ein Nahverkehrsplan stellt vor allem eine Form der Selbstbindung der Aufgabenträger dar, aber auch die Genehmigungsbehörde hat den Nahverkehrsplan bei Liniengenehmigungen nach dem Personenbeförderungsrecht zu berücksichtigen.

2.2.4.1 Nahverkehrspläne gemäß § 8 Abs. 3 PBefG

Nahverkehrspläne gemäß § 8 Abs. 3 PBefG für den öffentlichen Personennahverkehr (Busse sowie Bahnen nach BOStrab) werden ausführlich in Kapitel 4 behandelt.

2.2.4.2 Nahverkehrspläne für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

Die Zuständigkeit für die Organisation der Verkehrsangebote des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) liegt bei den Bundesländern (Bild 2). Das Land als Aufgabenträger bzw. die vom Land bestimmten Aufgabenträger (Zweckverbände, Verkehrsverbände)¹³⁴ nutzen als Instrument eigene SPNV-Nahverkehrspläne, um zu beschreiben, wie im Sinne der Daseinsvorsorge und einer Strukturentwicklung eine ausreichende Bedienung im SPNV im jeweiligen Verantwortungsbereich (mit Schnittstellen zu den angrenzenden Verkehren) erfolgen soll. Die SPNV-Nahverkehrspläne¹³⁵ geben insofern Zielvorstellungen vor, welche die Grundlage für die SPNV-Vergaben bilden.

¹³⁴ Beispielsweise sind Aufgabenträger für den SPNV in NRW die drei Zweckverbände Nahverkehr Rheinland (NVR), Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) und der Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL); in Hessen übernimmt dies der Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV).

¹³⁵ Auch beispielsweise als „Landesnahverkehrspläne“ oder „Landesweiter Nahverkehrsplan“ veröffentlicht, z. B. in Brandenburg und Schleswig-Holstein.

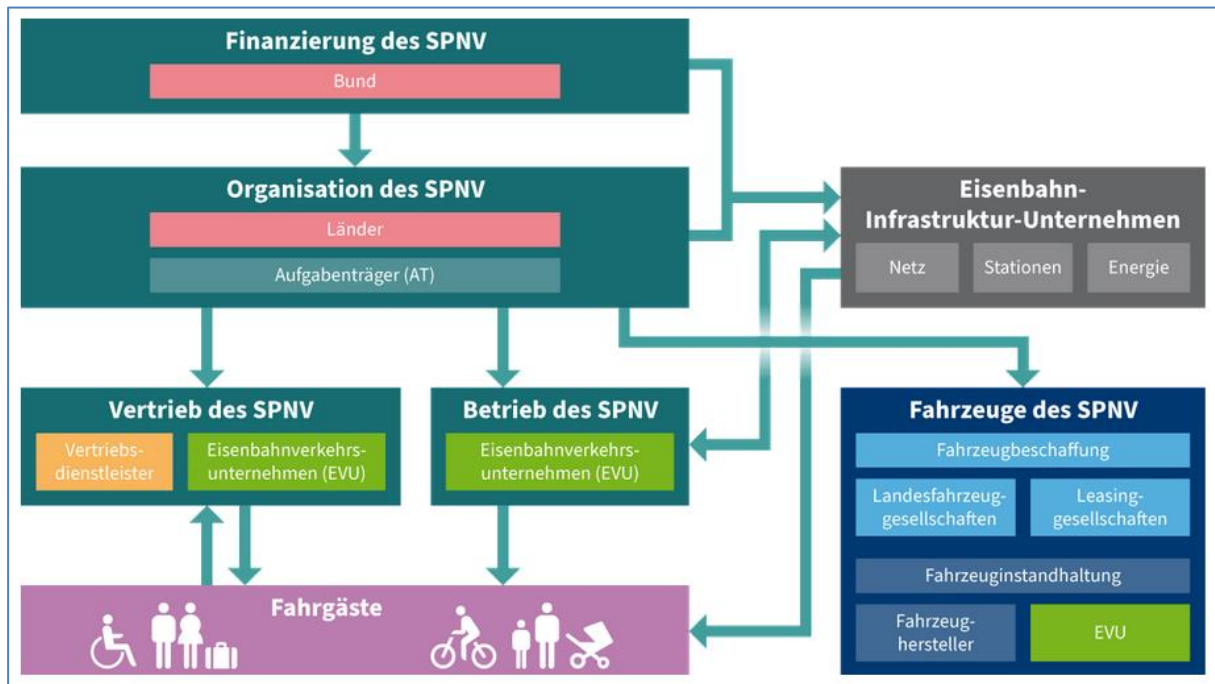


Bild 2: Zuständigkeiten im Zusammenhang mit der Organisation und dem Betrieb von SPNV-Verkehrsleistungen (Bundesverband SchienenNahverkehr e. V. 2021)

Für den regionalen Schienenpersonennahverkehr finden die Vorschriften des PBefG (z. B. Zielsetzung vollständiger Barrierefreiheit) keine Anwendung. Für SPNV-Nahverkehrspläne gelten ausschließlich die betreffenden landesgesetzlichen Regelungen (vgl. Abschnitt 1.4.2). Von den jeweils zuständigen Aufgabenträgern werden z. T. gemeinsame Nahverkehrspläne für SPNV und ÖPNV aufgestellt. In diesem Fall gelten die Bestimmungen des PBefG nur für diejenigen Teile der NVP, die sich mit Bussen und Bahnen in Regelungsbereich der BOStrab¹³⁶ befassen.

In den SPNV-Nahverkehrsplänen formulieren die Aufgabenträger Qualitätskriterien, die auch Anforderungen an die Barrierefreiheit von Fahrzeugen und Stationen sowie der Fahrgastinformation umfassen. Es werden Zielvorgaben bezüglich der Zugänglichkeit der Bahnanlagen und der Fahrzeuge – hier vor allem auch bezüglich Ausgestaltung der Schnittstelle Fahrzeug-Bahnsteig mit entsprechenden Bahnsteighöhen – sowie zur Barrierefreiheit der Fahrgastinformation (z. B. Aufzugstatus online abrufbar) beschrieben. Dabei wird in der Regel eine umfassende Barrierefreiheit im Sinne eines Designs für alle als Ziel formuliert, z. B. „Ziel ist es, die Kundeninformation (Fahrplan, Netz und Tarif) so zu gestalten, dass sie für alle Fahrgäste leicht zugänglich, gut wahrnehmbar und selbsterklärend ist“ (vgl. Nahverkehr Rheinland 2016, S. 3-2). Auch eine „barrierefreie Reisekette“ wird regelmäßig thematisiert, weshalb entsprechende Zielvorgaben auch für Verknüpfungspunkte zwischen SPNV und ÖPNV aufgeführt werden (vgl. beispielsweise Landesnahverkehrsplan Brandenburg – MIL BB 2018, S. 83). Wegen des abweichenden Rechtsrahmens zum ÖPNV nimmt die Barrierefreiheit Bezug auf eine möglichst weitreichende Barrierefreiheit gemäß § 2 Abs. 3 EBO (vgl. Abschnitt 1.3.2.1).

Da die SPNV-Nahverkehrspläne die Ausbauziele für die Herstellung der Barrierefreiheit (und anderer Ziele) streckenbezogen und mit einer Zeitachse versehen formulieren, besteht insbesondere für kleine

¹³⁶ Bahnen gemäß § 4 Abs. 1 PBefG: Straßen-, Stadt-, U-Bahnen und Schwebbahnen oder Bahnen ähnlicher Bauart, ausschließlich oder überwiegend der Beförderung von Personen im Orts- oder Nachbarschaftsbereich dienen und nicht Bergbahnen oder Seilbahnen sind.

Eisenbahnen kaum eine Notwendigkeit für die Aufstellung eigener Programme. Zumal die Qualitätskriterien durch die Aufgabenträger festgelegt werden. So werden Verkehrsleistungen (Fahrzeuge) beispielsweise nach diesen Qualitätskriterien ausgeschrieben oder die Länder bzw. Aufgabenträger beschaffen die Fahrzeuge selbst und stellen diese den Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) über Landesfahrzeuggesellschaften oder Leasinggesellschaften zur Verfügung (vgl. Bild 2, z. B. Rhein-Ruhr-Express RRX und Fahrzeuge der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen).

Für die Infrastruktur sind grundsätzlich die Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) verantwortlich (vgl. Bild 2). In der Regel ist die die DB Station&Service GmbH, welche die Zielhöhen für die Bahnsteige in einem mit dem Bund abgestimmten Bahnsteighöhenkonzept festgelegt hat. Insofern ist mit dem Ziel eines niveaugleichen Einstiegs eine Abstimmung zwischen EIU und Aufgabenträgern notwendig. Dies wird in der Regel in den SPNV-Nahverkehrsplänen als Zielvorgabe thematisiert (z. B. LNVG 2010, S. 90; Nahverkehr Rheinland 2016, S. 3–8; RMV o. J., S. 100),

Die Länder bzw. Aufgabenträger erhalten aus unterschiedlichen Finanzierungstöpfen Finanzmittel, deren Verwendung auch die Umsetzung der Barrierefreiheit umfasst (z. B. Leitsysteme und Fahrgastinformation). Teilweise finanzieren die Aufgabenträger beispielsweise Aufzüge und Fahrtreppen aus Eigenmitteln, um den Ausbau der Stationen schneller voranzutreiben (vgl. Bundesverband SchienenNahverkehr e. V. 2021).

2.2.5 Allgemein anerkannte Regeln der Technik

Zahlreiche Gesetze nehmen in Deutschland ausdrücklich auf „Technische Regeln“, „Technische Mittelungen“ bzw. „allgemein anerkannte Regeln der Technik“ Bezug¹³⁷. Von der jeweils zuständigen Institution (z. B. oberste Baubehörde) verbindlich eingeführte Technische Regeln gelten – für den im Einführungserlass benannten Geltungsbereich – als „anerkannte Regeln der Technik“. Darüber hinaus sind Technische Regeln nur insoweit „allgemein anerkannte Regeln der Technik“, als sie (nachweislich) einen theoretisch richtigen und in der Praxis bewährten Mindeststandard bezeichnen.¹³⁸

Das Handbuch für Rechtsförmlichkeit des Bundesministeriums für Justiz, welches u. a. für Gesetzgebungsverfahren herangezogen wird, erläutert zu den allgemein anerkannten Regeln der Technik (vgl. BMJ 2008, Rn. 255):

„Allgemein anerkannte Regeln der Technik sind schriftlich fixierte oder mündlich überlieferte technische Festlegungen für Verfahren, Einrichtungen und Betriebsweisen, die nach herrschender

¹³⁷ Vgl. z. B. „Diese Anforderungen gelten als erfüllt, wenn die Bahnanlagen und Fahrzeuge den Vorschriften dieser Verordnung und, soweit diese keine ausdrücklichen Vorschriften enthält, anerkannten Regeln der Technik entsprechen“ (§ 2 Abs. 1 EBO).

¹³⁸ Zahlreiche Gesetze und Verträge nehmen in Deutschland ausdrücklich auf Technische Regeln in der Weise Bezug, dass diese Gesetzes- bzw. Vertragsinhalt werden. Die dabei im Einzelnen verwendeten Begriffe (Regeln der Technik, anerkannte Regeln der Technik, allgemein anerkannte Regeln der Technik, Stand der Technik, Stand der Wissenschaft und Technik) haben ähnliche, bei genauer Auslegung jedoch z. T. unterschiedliche Bedeutung. In der Gesetzgebungs- und Anwendungspraxis werden die unterschiedlichen Ausdrücke nicht immer begriffsscharf verwendet. Dies führt allerdings nur selten im konkreten Einzelfall zu im Ergebnis bedeutsamen Auslegungskonflikten. Die allgemein anerkannten Regeln der Technik bezeichnen einen vom Reichsgericht in einer Strafsache definierten Mindeststandard. Sie müssen theoretisch richtig sein und sich in der Praxis bewährt haben. Es genügt nicht, dass einige besonders fortschrittliche Ingenieure sich einer Technischen Regel bedienen (vgl. auch BMJ 2008, Rn. 253-257).

Auffassung der beteiligten Kreise (Fachleute, Anwender, Verbraucherinnen und Verbraucher und öffentliche Hand) geeignet sind, das gesetzlich vorgegebene Ziel zu erreichen und die sich in der Praxis allgemein bewährt haben oder deren Bewährung nach herrschender Auffassung in überschaubarer Zeit bevorsteht.“

Diese Position wurde bereits gerichtlich bestätigt, z. B. durch ein Urteil des Bundesverwaltungsgerichts (vgl. BVerwG (Bundesverwaltungsgericht), Urteil vom 25.09.1992).

DIN-Vorschriften und sonstige technische Regelwerke kommen als geeignete Quellen für allgemein anerkannte Regeln der Technik (aaRdT) in Betracht und stellen insofern eine Quelle für konkrete Maßnahmen dar, um die gesetzlich formulierten Zielvorgaben erreichen zu können. Es *„besteht eine tatsächliche Rechtsvermutung dafür, dass sie fachgerecht sind, d. h., dass sie den anerkannten Regeln der Technik entsprechen.“* (WD 2019, S. 5)

Dieser Sachverhalt äußert sich auch im Normenvertrag zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem DIN (Fuchs 2004, S. 5):

„Dem DIN kommt hierbei in zunehmendem Maß die Aufgabe zu [...] durch Ausarbeitung von DIN-Normen [...] allgemein anerkannte Regeln der Technik zu schaffen, die es ermöglichen, in Rechtsvorschriften auf Normen Bezug zu nehmen. Diese Möglichkeit der Verknüpfung von Rechtsvorschriften und technischen Normen entlastet die Bundesregierung davon, in jedem Einzelfall technische Regeln selbst erarbeiten zu müssen.“

Normen und weitere technische Regelwerke haben allerdings nicht automatisch die Qualität von anerkannten Regeln der Technik und begründen auch keinen Ausschließlichkeitsanspruch (vgl. Welti 2012, S. 728). Wie der Bundesgerichtshof in einem Urteil festlegte, sind beispielsweise DIN-Normen keine Rechtsnormen (also Gesetze, Verordnungen usw.), sondern private technische Regelungen mit Empfehlungscharakter. Sie können die anerkannten Regeln der Technik wiedergeben oder aber auch hinter diesen zurückbleiben (vgl. BGH (Bundesgerichtshof), Urteil vom 14.05.1998).

Bei der Anwendung wird in der Praxis häufig nicht ohne weiteres zu entscheiden sein, ob die erforderlichen Kriterien der *„allgemeinen Anerkennung“* erfüllt sind. Im Zweifel wird dies – insbesondere, wenn es um sicherheitsrelevante Regeln geht – letztendlich nur durch Rechtsprechung festzustellen sein. Aufgrund ständiger Rechtsprechung bezeichnen aaRdT einen Mindeststandard, der im gesamten Bundesgebiet gilt.

Vor allem, um den Fortschritt nicht zu hemmen, kann von den allgemein anerkannten Regeln der Technik abgewichen werden und die Anwendung anderer Regeln ist nicht ausgeschlossen (vgl. BMJ 2008, Rn. 263). Der in gesetzlichen Regelungen häufige Zusatz, dass ein Abweichen zulässig ist, *„wenn mindestens die gleiche Sicherheit“* wie bei Beachtung dieser Regeln nachgewiesen wird, überträgt dem Anwender allerdings die Beweislast. (vgl. beispielsweise § 2 Abs. 2 EBO). Der Nachweis kann – je nach Gefahrenpotenzial – einen nicht unerheblichen Aufwand bedeuten. Im Eisenbahnbereich wird hier beispielsweise die Durchführung eines Risikomanagementverfahrens gemäß Anhang 1 CSM-RA¹³⁹ als geeignete angesehen (vgl. Wittenberg et al. 2020, S. 116).

Im BGG wird bezüglich der Herstellung der Barrierefreiheit für (Hoch-)Bauten des Bundes auf die allgemein anerkannten Regeln der Technik barrierefreier Gestaltung verwiesen (§ 8 Abs. 1 BGG). Es ist davon auszugehen, dass dieser Verweis sich derzeit insbesondere auf die Norm des barrierefreien

¹³⁹ CSM-RA: Common Safety Method for Risk Evaluation and Assessment

Bauens für öffentlich zugängliche Gebäude (DIN 18040-1) erstreckte (vgl. BMUB 2016, S. 13). Für den Bereich der Verkehrsinfrastruktur wird im BGG nicht auf die aaRdT Bezug genommen.

Zum Verfahren bei der Aufstellung Technischer Standards und deren Bedeutung im ersten Bericht zur Evaluierung des BGG (noch immer zutreffend) ausgeführt (Blennemann et al. 2004b, S. 82):

„Technische Standards werden i. d. R. von Experten unterschiedlicher Fachrichtungen in verschiedenen Bereichen (Forschung, Industrie, Beratung, Anwendung, Betroffenen) erarbeitet und nach Beratung in unabhängigen Gremien veröffentlicht¹⁴⁰. „Übertriebene“ Standards, die den Anforderungen in Bezug auf Handhabbarkeit und Wirtschaftlichkeit widersprechen, haben – unabhängig von der Thematik, z. B. Brandschutz, Standsicherheit, Beleuchtung etc – in der Regel kaum Chancen sich als „allgemein anerkannte Regeln der Technik“ zu etablieren.

Zweckmäßige Standards werden von Planern, Entscheidungsträgern und sonstigen Beteiligten überwiegend als vorteilhaft angesehen: es müssen nicht für jedes Gestaltungsdetail aufs Neue u. U. aufwändige Untersuchungen angestellt werden; in vielen Punkten können Überlegungen / Diskussionen abgekürzt werden. Die Suche nach und die Ausführung der bestmöglichen Gesamtlösung erfordert im konkreten Einzelfall in der Regel dennoch erheblichen Arbeitseinsatz und ermöglicht hinreichenden Entscheidungsspielraum“.

Für die Regelwerke, die sich (nahezu) ausschließlich mit dem Thema Barrierefreiheit befassen (vgl. Abschnitte 2.2.6 und 2.2.7), ist grundsätzlich die Annahme gerechtfertigt, dass die enthaltenen Darstellungen theoretisch richtig und die Lösungsvorschläge praxistauglich sind. Nach Einschätzung der Forschungsnehmer¹⁴¹ war es für diese Regelwerke bisher aber insgesamt nicht das (alleinige) Ziel, bekannte, in der Praxis häufig angewandte Maßnahmen festzuschreiben, sondern auch diejenigen aktuellen Erfahrungen und neuen Erkenntnisse praxisnaher Forschung im Regelwerk abzubilden, die in der Praxis noch keine breite Anwendung gefunden haben. Somit wären die betreffenden Regelungen eher als „Stand der Technik“ oder „Stand der Wissenschaft und Technik“ statt als „allgemein anerkannte Regeln der Technik“ einzustufen. Dass die Veröffentlichung Technischer Regeln zur Herstellung der Barrierefreiheit deren konsequenter Anwendung in der Praxis voranschreitet, ist auch insofern verständlich, als es sich beim Handlungsfeld „Barrierefreiheit“ – im Vergleich zu anderen technischen Anforderungen (z. B. des Brandschutzes oder der Standsicherheit), um eine noch relativ junge Aufgabenstellung handelt.

Mit zunehmender Kenntnis dieser Regelwerke und breiterer Anwendung in der Praxis kann sich diese Einstufung natürlich ändern, d. h., die Anforderungen der Technischen Regelwerke zur barrierefreien Gestaltung im Verkehr können im Laufe der Zeit zu aaRdT werden. Bei verbindlicher Einführung durch die jeweils zuständigen Institutionen (vgl. Abschnitt 2.2.6) ließe sich dieser Prozess verkürzen.

¹⁴⁰ „Häufig ist vor der abschließenden Veröffentlichung noch ein Verifizierungs-Verfahren, u. U. mit mehrfacher Überarbeitung und Diskussion von Entwürfen, vorgesehen. Es ist jedoch nicht auszuschließen, dass die in den jeweiligen Gremien vertretenen Interessen und Erfahrungen zu einem nicht oder im Detail nicht ausgewogenen Ergebnis führen können.“

¹⁴¹ Die Forschungsnehmer verfügen über einschlägige, persönliche Erfahrungen, u. a. aus eigenen Forschungsprojekten sowie aus der Gremienarbeit zur Aufstellung relevanter technischer Regelwerke zum barrierefreien Bauen (z. B. DIN 18040-3 und H BVA).

Im Übrigen sind Technische Regelwerke im Zuge technischen Fortschritts, zunehmender Erfahrungen und neuer Forschungsergebnisse, z. T. auch aufgrund gesellschaftlicher Veränderungen, einer ständigen Weiterentwicklung unterworfen (vgl. beispielsweise die Weiterentwicklung des Behindertengleichstellungsrechts). Somit können sich auch die aaRdT zeitabhängig ändern.

Soweit Technische Regelwerke nicht insgesamt als aaRdT gelten können, besteht gleichwohl die Möglichkeit, dass einzelne Regelungen (Merkmale, Darstellungen, Maßnahmen) aus diesen Regelwerken als aaRdT einzustufen sind. Voraussetzung dafür ist, dass sich (neben theoretischer Richtigkeit) die Anwendung dieser Einzelpunkte in der Praxis allgemein bewährt hat. Mit anderen Worten: Diese Einzelregelungen würden mit großer Sicherheit auch dann weiter auf breite Akzeptanz stoßen, wenn die betreffenden Regelwerke (ersatzlos) aufgehoben würden. Einige Beispiele sind in Tabelle 6 aufgeführt.

Tabelle 6: Beispiele für einzelne Merkmale allgemein anerkannte Regeln der Technik im Bereich barrierefreies Bauen

Merkmale	Quelle
Rampenneigung maximal 6 Prozent	DIN 18040-3 (DIN 18040-1)
Bordstein an Überquerungsstellen abgesenkt bis auf maximal 3 cm Höhe	DIN 18040-3, H BVA
Ebene, erschütterungsarm berollbare und rutschhemmende Oberflächengestaltung in Bewegungsbereichen	DIN 18040-3, H BVA
Handlauf an einer Treppenanlage	DIN 18040-1, H BVA
Engstellen mindestens so breit, dass sie von Rollstuhlnutzenden passierbar sind	DIN 18040-3, H BVA

Die Anwendung „punktuell wirksamer, „allgemein anerkannter“ Regeln reicht allerdings nicht aus, um die Anforderungen von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen hinreichend zu erfüllen. Dafür wären bei Rampen im öffentlichen Verkehrsraum – neben der Einhaltung des Mindeststandards für die Rampenneigung – weitere Mindeststandards einzuhalten, beispielsweise bezüglich der Anordnung und Ausführung der Zwischenpodeste, der Gestaltung der Handläufe und der Radabweiser. Hier gibt es hinsichtlich der Umsetzung in der Praxis noch Defizite.

2.2.6 Technische Bestimmungen und Technische Regelwerke

Der in Deutschland etablierte Grundsatz, in gesetzliche Vorschriften im Wesentlichen grundsätzliche und rahmensetzende Regelungen aufzunehmen und insbesondere technische Einzelheiten in zugehörigen Richtlinien oder Technischen Normen festzulegen, hat sich bewährt. Dies dient u. a. der Übersichtlichkeit und es ist natürlich sinnvoll, dass gesetzgebende Organe nicht unnötig mit einer Fülle von Details belastet werden. Ein weiteres Argument für diese Systematik, dass sich Einzelheiten technischer Lösungen mittels Technischer Regelwerke schneller an den sich wandelnden „Stand der Technik“ (vgl. Abschnitt 2.2.5) anpassen lassen, als es übliche Gesetzgebungsprozesse erlauben, ist zwar grundsätzlich richtig. Bisherige Erfahrungen mit der Fortschreibung Technischer Regelwerke zeigen allerdings,

dass hier – aus verschiedenen Ursachen – ebenfalls häufig mit langen Erarbeitungs- und Abstimmungsverfahren zu rechnen ist.¹⁴² In Anbetracht der inhaltlichen Bedeutung verschiedener erforderlicher Anpassungen könnte eine sehr lange Frist vom Beginn der Erarbeitung bis zur Veröffentlichung neuer bzw. angepasster Regeln zur Barrierefreiheit im Verkehr oft als unbefriedigend empfunden werden.

Verordnungen und Richtlinien der EU enthalten häufig z. T. lange Anhänge, die in Bezug auf Umfang und Detaillierungsgrad verbreiteten deutschen Regelwerken kaum nachstehen. Beispielhaft genannt seien hier der Anhang zu VO (EU) Nr. 1300/2014 (TSI PRM, vgl. Abschnitt 1.2.1.1.2) sowie der Anhang VII der RL (EU) Nr. 2001/85/EG¹⁴³ (vgl. Abschnitt 1.2.1.2.2). Dagegen werden nur in einzelnen deutschen Gesetzen und Verordnungen Details in Anlagen verbindlich dargestellt und verbindliche Vorgaben gemacht (vgl. Anlage 2 BITV 2.0 und Abschnitt 1.3.2.2.3). Technische Details werden im Allgemeinen in Technischen Richtlinien und Regelwerken geregelt.

Aus den Anforderungen von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen werden aufgrund von Praxiserfahrungen und Forschungsergebnissen Technische Standards (Ziele und Maßnahmen) barrierefreier Gestaltung im Bereich Verkehr abgeleitet. Diese werden insbesondere in Technischen Regelwerken konkret formuliert und durch Empfehlungen vertieft, ergänzt und erläutert. Zu unterscheiden ist dabei zwischen

- Verwaltungsvorschriften sowie Technischen Bestimmungen, die von den jeweils zuständigen Institutionen verbindlich eingeführt wurden, sowie
- Technischen Regelwerken, deren Darstellungen zwar in der Praxis hilfreich sein können, zu deren Anwendung aber grundsätzlich keine Verpflichtung besteht (Abschnitt 2.2.7).

Für die Anwendungspraxis haben verbindliche Bestimmungen, die aufgrund gesetzlicher Befugnis eingeführt werden, (nahezu) die gleiche Wirkung wie eine Gesetzesvorschrift selbst (vgl. dazu auch Blennemann et al. 2004a, S. 57).

Vor der verbindlichen Einführung Technischer Richtlinien und Regelwerke – und auch bereits bei Aufstellung der betreffenden Dokumente davor – wird sich in der Regel intensiv um ein einheitliches Vorgehen aller zuständigen Entscheidungstragenden bemüht. Gleichwohl ist es gemäß der föderalen Struktur der Bundesrepublik nicht selten, dass bezüglich der jeweiligen Einführung bei den verschiedenen Bundesländern – oder auch zwischen Bund und Ländern – unterschiedliche Auffassungen bestehen. So sind z. B. die Richtlinien für Lichtsignalanlagen FGSV 2015 vom Bund (vgl. Tabelle 7) und von den meisten Bundesländern – aber nicht allen – für Straßen in ihrer Trägerschaft verbindlich eingeführt worden.

Bei der Einführung entsprechender Bestimmungen kann es geboten oder zweckmäßig sein, Teile der enthaltenen Abschnitte oder Einzelregelungen auszunehmen. Beispielsweise wurde im Rahmen der Einführung der Empfehlungen für Rastanlagen an Straßen (ERS) (FGSV 2011a) das Kapitel für den Hochbau im Einführungserlass ausgespart (vgl. ARS-Nr. 2/2011 und Tabelle 7)

¹⁴² Vgl. beispielsweise E DIN 18030, die 2006 als Nachfolgenorm von DIN 18024 nicht über das Stadium eines Entwurfs hinausgekommen war. Jetzt gilt DIN 18040, Teile 1 bis 3. Teil 3 wurde als letzter Teil der Reihe erst im Jahr 2014 ausgegeben.

¹⁴³ Inzwischen im Zuge der Harmonisierung von Vorschriften im Zuge der Sicherstellung der Marktzugänglichkeit ersetzt durch die Anforderungen aus Anhang 8 UNECE R 107.07 (siehe Abschnitt 1.2.1.2.2) mit praktisch gleichem Wortlaut.

Es werden nur die technischen Regeln verbindlich eingeführt, die zur Erfüllung der Grundsatzanforderungen unerlässlich sind. Die zuständigen Behörden sind allerdings nicht gehindert, im Rahmen ihrer Entscheidungen zur Ausfüllung unbestimmter Rechtsbegriffe auch auf nicht eingeführte Regeln der Technik zurückzugreifen. Unter Umständen kann dies im Rahmen pflichtgemäßen Ermessens sogar geboten sein.

Mit den Hinweisen für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA) und den DIN 18040-3 existieren zwei umfassende Technische Regelwerke zur Herstellung der Barrierefreiheit im Verkehrsraum (vgl. Abschnitt 2.2.7). Beide Regelwerke wurden auf Landesebene in Thüringen per Dienstanweisung für die Straßen in der Baulast und Verwaltung des Landes für verbindlich erklärt (Thüringer Landesamt für Bau und Verkehr 2018). Für den Entwurf von Verkehrsanlagen in der Hansestadt Hamburg sind die H BVA im Rahmen der verbindlichen Einführung der ReStra ebenfalls eingeführt (ReStra, S. 1). Bremen hat per Senatsbeschluss eine „Richtlinie der Freien Hansestadt Bremen und der Stadt Bremerhaven zur barrierefreien Gestaltung baulicher Anlagen des öffentlichen Verkehrsraums, öffentlicher Grünanlagen und öffentlicher Spiel- und Sportstätten“ eingeführt, die – neben anderen Technischen Regelwerken – u. a. die DIN 18040-3 zur Grundlage hat. Verschiedentlich wird auf die DIN 18040-3 und die H BVA eingegangen, indem sie mit der Gewährung von Fördermitteln verknüpft werden oder sie als aktuelle Rechtsgrundlage im Zusammenhang mit barrierefreiem Bauen aufgeführt werden:

- Die Beachtung von H BVA und DIN 18040-3 ist Zuwendungsvoraussetzung in der „Richtlinie zur Förderung von kommunaler Verkehrsinfrastruktur in Thüringen“.
- In den Förderrichtlinien Nahmobilität (FöRi-Nah) des Landes NRW werden die H BVA als „anerkannte Regel der Technik“ in der jeweils gültigen Fassung für verpflichtend im Rahmen des Geltungsbereichs der Richtlinie erklärt.
- In der „Übersicht zu den aktuellen Rechtsgrundlagen“ der Berliner Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen zum Barrierefreien Bauen sind als „Technische Regelwerke DIN 18040 Teil 1, 2 und 3 aufgeführt (allerdings nicht in den „Rechtsvorschriften im Bereich Verkehr“ der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz).¹⁴⁴

2.2.6.1 Bundesfernstraßen

Für die Straßen in Baulast des Bundes werden Technische Richtlinien und Technische Regelwerke mit „Allgemeinem Rundschreiben Straßenbau“ (ARS) vom Bundesverkehrsminister verbindlich eingeführt. Dort wird eine Liste der gültigen ARS geführt und regelmäßig fortgeschrieben (BMVI 2021). ARS, die für das Thema Barrierefreiheit relevant sind, betreffen vor allem Regelwerke der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), deren Inhalte (auch) zu Regelungen für Ortsdurchfahrten (OD) von Bundesstraßen¹⁴⁵ passen (vgl. Tabelle 7). Die Baulastträgerschaft richtet sich nach § 5 FStrG¹⁴⁶, d. h. für Gehwege in den Ortsdurchfahrten sind in der Regel die Gemeinden zuständig (geteilte Baulast).

¹⁴⁴ Siehe SenSW BE 2021; SenUVK BE 2021.

¹⁴⁵ „Soweit die Gemeinden [...] Träger der Straßenbaulast sind, richtet sich die Zuständigkeit zur Verwaltung der OD nach Landesrecht. Dieses regelt auch, wer insoweit zuständige Straßenbaubehörde im Sinne dieses Gesetzes ist“ (§ 21 FStrG).

¹⁴⁶ „Der Bund ist Träger der Straßenbaulast für die Bundesfernstraßen, soweit nicht die Baulast anderen nach gesetzlichen Vorschriften oder öffentlich-rechtlichen Verpflichtungen obliegt [...]“ (§ 5 Abs. 1 Satz 1

Tabelle 7: Vom BMDV für Bundesfernstraßen (in der Baulast des Bundes) verbindlich eingeführte Technische Regelwerke (Auszug)

Kurzbezeichnung und Titel	Rechtsgrundlage, eingeführt durch	Aspekte der Barrierefreiheit
ODR – Richtlinien für die rechtliche Behandlung von Ortsdurchfahrten im Zuge der Bundesstraßen (Ortsdurchfahrtsrichtlinien)	FStrG, ARS 14/2008 und ARS Nr. 22/2017	Barrierefreiheit kein Schwerpunkt
RABT – Richtlinien für die Ausstattung und den Betrieb von Straßentunneln	FStrG, Umsetzung der RL (EU) Nr. 2004/54/EG, ARS 10/2006 und ARS 3/2008	Betriebstechnische Ausstattung von Straßentunneln; Kriterien der barrierefreien Gestaltung von Anlagen zur Bewältigung von Notfällen (z. B. Notruf, Fluchtweg...) nur teilweise berücksichtigt ¹⁴⁷
ERS – Empfehlungen für Rastanlagen an Straßen	ARS 2/2011 (Kapitel 7 „Hochbau“ nicht eingeführt)	Absenken der Borde für Rollstuhlnutzer an Parkständen
RSA 21 – Richtlinien für die verkehrsrechtliche Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen	ARS 24/2021, ARS 6/2014, ARS 17/2009, ARS 10/2000; ARS 19/1996, ARS 6/1995	Gebot der besonderen Rücksichtnahme bezüglich der Anforderungen von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen (Abschnitt 2.4.1 RSA); Zusatzeinrichtungen für sehgeschädigte Menschen an temporären Lichtsignalanlagen (Abschnitt 3.2 RSA); Tastleisten für blinde Menschen an Absperreinrichtungen (Abschnitt 3.4.1 RSA);

FStrG). „Die Gemeinden mit mehr als 80 000 Einwohnern sind Träger der Straßenbaulast für die Ortsdurchfahrten im Zuge von Bundesstraßen“ (§ 5 Abs. 2 Satz 1 FStrG). In den OD der übrigen Gemeinden ist die Gemeinde Träger der Straßenbaulast für Gehwege und Parkplätze“ (§ 5 Abs. 3 FStrG).

¹⁴⁷ In den neuen EABT-80/100 (2019), welche die RABT zusammen mit anderen Regelwerken zukünftig ersetzen sollen, sind die Belange der barrierefreien Gestaltung von Anlagen zur Bewältigung von Notfällen in Straßentunneln weitgehend berücksichtigt (vgl. Abschnitt 2.2.7.1).

Kurzbezeichnung und Titel	Rechtsgrundlage, eingeführt durch	Aspekte der Barrierefreiheit
RSAS – Richtlinien für das Sicherheitsaudit von Straßen	RL 2008/96/EG, ARS 04/2019	<ul style="list-style-type: none"> • Sicherheitsaudit muss unter Berücksichtigung der Anforderungen [...] mobilitätseingeschränkter und sehbehinderter Personen [...] durchgeführt werden • Prüfen von Anlagen des Fußgänger- und Radverkehrs, insbesondere der Ausgestaltung von Querungsstellen und Haltestellen mit Berücksichtigung der Barrierefreiheit
RiLSA – Richtlinien für Lichtsignalanlagen	ARS 15/2015	<ul style="list-style-type: none"> • Akustische und taktile Signalgeber (Abschnitt 6.2.8) • Bemessung von Räumzeiten bei Benutzung der Furten durch mobilitätseingeschränkte Menschen oder durch blinde und sehbehinderte Menschen
RASt – Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen	eingeschränkte Verbindlichkeit durch Schreiben des BMVI (S11/7122.3/4-RASt-816754 (Vorgaben für die Anwendung bei OD des Bundes)	<ul style="list-style-type: none"> • Regelungen der RASt nur bei Widerspruchsfreiheit zu verbindlich geltenden technischen Bestimmungen und Regelwerken (z. B. ODR, BOStrab, StVO, Vwv-StVO)

Die Einführung betrifft stets eine genau definierte Fassung des Regelwerks (kein dynamischer Verweis). Wenn es die Sachlage erfordert, können bindende Erlasse in anderer Form als einem ARS getroffen werden (vgl. z. B. Erlass zur RASt 2006, Tabelle 7). Auf diese Weise konnten durch Entscheidungen im Vorgriff auf eine Fortschreibung der RABT 2006 zeitnah erhebliche Verbesserungen für die Sicherheit von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen erreicht werden. Der erarbeitete (u. a.) auf Ergebnissen eines Forschungsprojektes im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums (FE 03.0405/2005/FRB. Wagener et al. 2009) aufbauende (unveröffentlichte) Entwurf diente einem bedeutendem Tunnel-Nachrüstungsprogramm des Bundes, bei dem Anforderungen von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen auf den Flucht- und Rettungswegen berücksichtigt wurden. Die Maßnahmen, die im Rahmen des Programms umgesetzt wurden, haben Eingang in die EABT-80/100 FGSV 2019 gefunden. Andere, nicht eingeführte Technische Regeln (vgl. Abschnitt 2.2.7) können ergänzend in der Planung und beim Betrieb, berücksichtigt werden, soweit sie nicht verbindlichen Vorschriften oder verbindlichen ARS widersprechen.

Da zur Straße – im Sinne der Straßengesetze von Bund und Ländern – Geh- und Radwege, Überquerungsanlagen für zu Fuß Gehende sowie Haltestellen von Linienbussen gehören, sind in betreffenden, verbindlich eingeführten FGSV-Regelwerken auch Technische Regeln zur barrierefreien Gestaltung enthalten. Daher werden Anforderungen an eine möglichst weitreichend barrierefreie Gestaltung in vielen Bereichen schon erfüllt. So ist die Bordsteinabsenkung an Überquerungsstellen zugunsten von Menschen mit Rollstuhl oder Rollator bereits zur Selbstverständlichkeit geworden. Die veröffentlichten Regelwerke entsprechen (noch) nicht immer dem aktuellen „Stand der Technik“ (vgl. Abschnitt 2.2.5), denn Anpassungsprozesse dauern in der Regel mehrere Jahre. Es stellt sich folglich die Frage, ob

dadurch in der Praxis die Berücksichtigung anforderungsgerechter Kriterien barrierefreier Gestaltung gehemmt wird – oder ob Planende sowie Entscheidungstragende in einer Gesamtbetrachtung bereits aktuelle Erkenntnisse neben den etablierten Regelwerken im Allgemeinen hinreichend berücksichtigen. Die Beteiligung von Menschen mit Behinderungen, dürfte hier förderlich sein.¹⁴⁸

Umfassende Regelungen über die rechtliche Einordnung von Ortsdurchfahrten im Zuge von Straßen in der Baulast des Bundes werden in der Ortsdurchfahrtrichtlinie (ODR, vgl. Tabelle 7) getroffen. Neben den rechtlichen Fragen sind Regelungen zur Kostentragung Schwerpunkt der ODR. Regelungen in den ODR gehen eingeführten Technischen Richtlinien und eingeführten Technischen Regelwerken vor, wenn dies im Widerspruch zu den ODR stehen. Anforderungen an die barrierefreie Gestaltung der OD werden hierin zwar nicht getroffen, aber einzelne Formulierungen berühren mittelbar (u. a.) auch Belange von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen, da sie Einfluss auf die konkrete Gestaltung haben können, beispielsweise:

- Bezüglich des Einflusses auf die barrierefreie Nutzbarkeit des Gehwegs bei geteilter Baulast: „Die Anlage gemeinsamer Geh- und Radwege ist in Ortsdurchfahrten aus Gründen der Verkehrssicherheit auf Ausnahmefälle zu beschränken.“ (Abschnitt III Nr. 12a Abs. 3 Nr. 1 ODR).
- „Bei Gehwegen auf Brücken und in Unterführungen [...] trägt der Bund die Kosten nur für die Herstellung von beidseitigen Gehwegen bis zu einer Breite von 1,50 m (Regelbreite von Gehwegen)“ (Abschnitt III Nr. 16 Abs. 1 ODR).

Für Bundesautobahnen betreffen Anforderungen an die barrierefreie Gestaltung beispielsweise Tunnel und Rastanlagen (vgl. z. B. ERS Abschnitt 6.2.3 „Gehwege“).

2.2.6.2 Landesstraßen und kommunale Straßen

Die Länder regeln Planung, Bau, Unterhaltung und Betrieb von Straßen ihrer Baulast in eigener Zuständigkeit aufgrund ihrer jeweiligen Straßen- und Wegegesetze. Technische Richtlinien und Technische Regelwerke werden von den obersten Straßenbaubehörden der Länder für ihre Landstraßen (z. T. auch als Landes- oder Staatsstraßen bezeichnet) in ähnlicher Form wie beim Bund eingeführt (Tabelle 8). Daher gelten die entsprechenden Merkmale barrierefreier Gestaltung in eingeführten Technischen Richtlinien und Technischen Regelwerken hier ebenfalls.

Im Allgemeinen wird den Ländern im jeweiligen ARS empfohlen „im Interesse einer einheitlichen Planung [das vom Bundesverkehrsministerium eingeführte Regelwerk] auch für die Straßen im Geschäftsbereich der obersten Straßenbaubehörden der Bundesländer einzuführen und anzuwenden“ und auch für die Anwendung in der Baulast anderer Träger weiterzuempfehlen. Überwiegend folgen die Länder dieser Empfehlung, zumal der Einführung ein Abstimmungsprozess vorausgeht. Es sind aber auch Abweichungen zu verzeichnen. Die Einführungs-Rundschreiben enthalten in vielen Fällen Hinweise, deren Beachtung verbindlich ist.

Während außerhalb von OD bei Bundesstraßen sowie verkehrsreichen sonstigen Straßen grundsätzlich das „Trennungsprinzip“ (zwischen fließendem, motorisiertem Verkehr (MIV) einerseits und zu Fuß gehenden andererseits) gilt, werden in Teilbereichen der Kommunen verstärkt auch Mischformen ge-

¹⁴⁸ Nach Erfahrungen der Auftragnehmer – auch aus der Gremienarbeit in FGSV und DIN – ist im Straßen- und Verkehrswesen bei Planenden die Kenntnis des FGSV-Regelwerks stärker ausgeprägt, während bei Vertreterinnen und Vertretern der Belange von Menschen mit Behinderungen eher die DIN-Normen des Barrierefreien Bauens bekannt sind.

wählt, für die mit verschiedenen Novellierungen der Straßenverkehrsordnung (StVO) neue Möglichkeiten¹⁴⁹ eröffnet wurden. Zu deren technischer Ausführung gehören dann neben der Beachtung entsprechender, spezieller Vorschriften auch andere technische Regeln. Das FGSV-Regelwerk gibt hierzu ebenfalls konkrete Empfehlungen (vgl. Abschnitt 2.2.6).

Tabelle 8: Von Bundesländern für Straßen in ihrer Baulast verbindlich eingeführte Technische Bestimmungen (Beispiele)

Bundesland	Kurzbezeichnung und Titel	Rechtsgrundlage, eingeführt durch	Bezug zur Barrierefreiheit
Berlin	AV Geh- und Radwege – Ausführungsvorschriften zu § 7 des Berliner Straßengesetzes über Geh- und Radwege (AV Geh- und Radwege)	Amtsblatt für Berlin, Nr.: 25/2013 S. 1349, Berichtigung Nr.: 27/2013 S. 1206, Änderung Nr.: 29/2014 S. 1349	Anlage 3: Barrierefreie Gehweg-gestaltung an einer Einmündung, Anlage 5: Barrierefreie Gestaltung einer Überquerungsstelle
Hamburg	ReStra – Hamburger Regelwerke für Planung und Entwurf von Stadtstraßen ¹⁵⁰	Rundschreiben RS 2/17	konkretisiert Abweichungen zu den ansonsten geltenden Regelwerken der FGSV (vgl. ReStra, S. ii)
Bremen	Richtlinie der Freien Hansestadt Bremen zur barrierefreien Gestaltung baulicher Anlagen des öffentlichen Verkehrsraums, öffentlicher Grünanlagen und öffentlicher Spiel- und Sportstätten ¹⁵¹	Beschluss des Senats vom 02.03.2016 (Drs. 19/113 S), erneuert 2020	Umfangreiche Vorgaben zur barrierefreien Verkehrs- und Freiraumgestaltung (orientiert sich weitgehend an den technischen Regelwerken)

Auch für Kommunen gelten die Vorschriften der Landestraßengesetze. Soweit Kommunen Träger der Straßenbaulast sind, unterliegen sie allerdings nur der Rechtsaufsicht (nicht der Fachaufsicht) durch die Straßenaufsichtsbehörden.¹⁵² Dadurch können unterschiedliche Technische Regeln zum Einsatz kommen, und unter Umständen in benachbarten Kommunen) unterschiedliche Lösungen bei gleichem

¹⁴⁹ Vgl. StVO: Verkehrsberuhigte Bereiche, verkehrsberuhigte Geschäftsbereiche, Fußgängerbereiche, Fahrradzonen, Sport und Spiel auf der Fahrbahn.

¹⁵⁰ „Über die ReStra werden die in der Freien und Hansestadt Hamburg anzuwendenden Regelwerke der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) verbindlich eingeführt.“ (ReStra, S. i).

¹⁵¹ „Bauliche Anlagen in der Erhaltungslast des Landes, der Stadtgemeinde Bremen und der Stadtgemeinde Bremerhaven, die nach § 1 Absatz 2 Nummer 1 BremLBO nicht im Anwendungsbereich der Bremischen Landesbauordnung liegen und für die nach § 8 Absatz 2 des Bremischen Gesetzes zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderung und zur Änderung anderer Gesetze Barrierefreiheit gefordert wird, sind nach Maßgabe dieser Richtlinie barrierefrei zu gestalten, soweit dem nicht andere Rechtsbelange entgegenstehen.“ (siehe „Anwendungsbereich“ der Richtlinie).

¹⁵² Vgl. z. B. § 49 Absatz 2 SächsStrG.

Sachverhalt gewählt werden. Augenfällig ist das z. B. beim Einsatz von Leit- und Orientierungssystemen im Straßenraum für blinde Menschen und Menschen mit Sehbehinderungen. Einzelne Kommunen – vor allem größere Städte – haben beispielsweise eigene Regelbauweisen festgeschrieben und deren Anwendung bei Bauvorhaben per Beschluss als verbindlich festgelegt. Sie werden dann beispielsweise Bestandteil Zusätzlich Technischer Vertragsbestimmungen. Beispielhaft genannt seien hier die Regelbauweisen für barrierefreies Bauen der Stadt Erfurt (Landeshauptstadt Erfurt 2015, 2017, 2019) sowie der Stadt Chemnitz (Stadt Chemnitz 2015).

Mit dem Ziel einer Vereinheitlichung technischer Lösungen, aber auch um der Komplexität der Anforderungen der Barrierefreiheit Rechnung zu tragen, haben verschiedene Länder umfangreiche „Leitfäden“ herausgegeben, z. B. Hessen und Nordrhein-Westfalen. Deren Beachtung ist z. T. Fördervoraussetzung für Straßenbaumaßnahmen kommunaler Baulastträger, so dass sich von daher eine gewisse Bindungswirkung ergibt. Allerdings zeigen Erfahrungen, dass es auch hier zu unterschiedlichen Lösungen auf Straßen unterschiedlicher Baulast kommen kann.

2.2.6.3 Straßenverkehr – Fahrzeuge

Bezüglich der Barrierefreiheit bei Bussen (Fahrzeugklassen M2 und M3) verweisen die einschlägigen europäischen Vorschriften im Rahmen der Typzulassung auf Anhang 8 UNECE R 107.07 (vgl. Abschnitt 1.2.1.2.2). Der Anhang führt detaillierte Anforderungen an die Konstruktionsmerkmale der Busse auf, damit diesen den Anforderungen der Fahrgäste mit Mobilitätseinschränkungen entsprechen.

Für Kraftfahrzeuge der Fahrzeugklasse M1, die für die Beförderung von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen vorgesehen sind, ist in der VO (EU) 2018/858 als Technische Bestimmung die ISO 10542-1 aufgeführt. Diese nennt Mindestanforderungen an das Rollstuhl- und Insassenrückhaltesystem: *„Alle Bauteile des Rollstuhl- und Insassenrückhaltesystems müssen den einschlägigen Anforderungen der Norm ISO 10542-1:2012 entsprechen.“* Die StVZO stellt es dem Anwender frei, als Alternative zur ISO 10542-1 die DIN 75078-2:2015-04 für die Anforderungen an die Rollstuhl- und Insassenrückhaltesysteme zugrunde zu legen („Kann“-Bestimmung, § 35a Abs. 4 StVZO). Diese enthält alle Anforderungen der ISO und geht in Teilen über deren Anforderungen hinaus.

Für Straßenbahnen bestehen über die allgemeinen Bestimmungen aus den Rechtsnormen keine weiteren Technischen Bestimmungen bezüglich der barrierefreien Ausstattung der Fahrzeuge. Dies ist unter anderem dadurch begründet, dass der Zulassungsprozess gegenüber dem Busbereich wenig standardisiert ist. Straßenbahnen werden auf Grundlage eines Lastenheftes, welches spezifische Parameter des Netzes enthält, in welchem sie eingesetzt werden sollen, bestellt und gebaut. Die Technische Aufsichtsbehörde greift allerdings im Rahmen der Inbetriebnahmegenehmigung gemäß § 62 BOStrab für die Fahrzeuge auf Technische Regelwerke zurück. Dabei werden auch konkrete Vorgaben gemacht, welche Technischen Regelwerke zur Berücksichtigung der Anforderungen mobilitätseingeschränkter Fahrgäste herangezogen werden sollen (vgl. z. B. Nr. 22 in Bezirksregierung Düsseldorf 2023). Diese werden seitens der Aufsichtsbehörde als anerkannte Regeln der Technik geführt (Bezirksregierung Düsseldorf 2017, S. 1). Ohne konkrete Vorgaben der Technische Aufsicht kommen auch Vorgaben auf Grundlage Technischer Regelwerke aus anderen Bereichen zur Anwendung. Beispielsweise gilt dies für die Rückhaltesysteme für Rollstuhlnutzende, die auch nach den Vorgaben der UNECE R 107.07 aus dem Busbereich angelegt werden.

2.2.6.4 Eisenbahnen

Das Eisenbahn-Bundesamt hat zuletzt mit Schreiben vom 30.11.2022 „Eisenbahnspezifische Technische Baubestimmungen“ (EiTB) eingeführt, die regelmäßig fortgeschrieben werden (zuletzt mit Stand Januar

2023). Die EiTb führen die technischen Regeln auf, die bei der Auslegung des § 2 Abs. 1 EBO „Anforderungen an Sicherheit und Ordnung“ regelmäßig heranzuziehen sind. Dabei können darüber hinaus weitere anerkannte Regeln der Technik zur Anwendung kommen (vgl. EiTb, S. 6).

In den EiTb sind unter anderem Teile der Richtlinie 813 (Ril 813) „Personenbahnhöfe planen“ als verbindlich zu berücksichtigendes Regelwerk (als anerkannte Regel der Technik) aufgeführt (vgl. Tabelle 9). Die Ril 813 besteht aus mehreren Modulen und führt die Anforderungen an den Neubau und die grundlegende Erneuerung von Bahnhöfen auf. Die für die bauaufsichtliche Zulassung erforderlichen europäischen und nationalen Normen (z. B. die TSI PRM, DIN 18040 und DIN 32984) sind Teil der Richtlinie.

Tabelle 9: Im Zuständigkeitsbereich des EBA verbindlich anzuwendende Technische Regeln im Eisenbahnbereich mit Bezug zur Barrierefreiheit

Kurzname	Titel	Einführung durch
VO (EU) Nr. 1300/2014	Verordnung (EU) Nr. 1300/2014 über die technischen Spezifikationen für die Interoperabilität bezüglich der Zugänglichkeit des Eisenbahnsystems der Union für Menschen mit Behinderungen und Menschen mit eingeschränkter Mobilität	EU
Ril 813	Richtlinie 813 „Personenbahnhöfe planen“, mit folgenden Modulen <ul style="list-style-type: none"> • 813.01 „Planungsgrundlagen“ • 813.02 „Bahnsteige und ihre Zugänge planen“ • 813.03 „Personenbahnhöfe planen; Wegeleit- und Informations-systeme“ • 813.04 „Planungshandbuch Bau und Technik“ • 813.05 „Personenbahnhöfe planen – Beleuchtungsanlagen“ • 813.93 „Ausführungshandbuch (Design Manual) Wegeleit- und Informationssystem“ 	EBO, EiTb (teilweise verbindlich)
EBA RiL-Tunnel	Richtlinie „Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an den Bau und Betrieb von Eisenbahntunneln (Tunnelrichtlinie), Stand 01.07.2008 ¹⁵³	EBO, EiTb

Bauliche Anlagen, die öffentlich zugänglich sind, müssen in den dem allgemeinen Besucherverkehr dienenden Teilen von Menschen mit Behinderungen, alten Menschen und Personen mit Kleinkindern barrierefrei und ohne fremde Hilfe zweckentsprechend benutzt werden können. Bei Baumaßnahmen

¹⁵³ „Notausgänge

„Bei der Gestaltung von Rettungsschächten und Rettungstollen ist die begrenzte körperliche Leistungsfähigkeit von gebrechlichen oder mobilitätsbehinderten Personen angemessen zu berücksichtigen. Rettungsschächte dürfen höchstens 60 m Höhenunterschied aufweisen. Bei einem Höhenunterschied von mehr als 30 m ist in Rettungsschächten zusätzlich zur Treppe ein Aufzug mit einer Mindestabmessung des Fahrkorbs von 1,1 x 2,1 m erforderlich. [...] Der Stauraum hinter dem Schleusenbereich bietet mobilitätsbehinderten Personen, denen das Begehen von Treppen nicht möglich ist, einen sicheren Aufenthalt, bis Hilfeleistung möglich ist“ (Auszug aus 2.3 EBA RiL Tunnelbau).

an Bahnhöfen und Stationen setzt die DB Station & Service AG die gültigen Regelwerke und anerkannten Regeln der Technik zum barrierefreien Bauen um. In die Abstimmungen zur konkreten Gestaltung der Bahnhöfe werden die Behindertenverbände vor Ort im Rahmen der Planung eingebunden (vgl. DB AG 2021, S. 49). Allgemeine Gestaltungskriterien für Fahrzeuge im Fernverkehr der DB basieren auf den Vorgaben der TSI PRM. Sie werden in der Regel für Neubau- und Modernisierungsfahrzeuge umgesetzt. Als Grundlage dienen die jeweiligen Corporate Designs des DB Konzerns für das Geschäftsfeld Fernverkehr sowie die TSI PRM (vgl. Anlage 1a, Nr. 2 des „4. Programm zur Barrierefreiheit der DB“).

Wesentlicher Aspekt eines barrierefreien Bahnverkehrs ist die Schnittstelle Bahnsteig-Fahrzeug. Die EBO legt eine Regelhöhe für Bahnsteige fest (vgl. Abschnitt 1.3.2.1). Historisch bedingt gibt es im deutschen Eisenbahnnetz derzeit allerdings noch unterschiedliche Bahnsteighöhen. Im Einklang mit dem europäischen und nationalen Rechtsrahmen hat die DB Station&Service AG in Abstimmung mit dem Bund ein Bahnsteighöhenkonzept erarbeitet (siehe Anlage 13.2.2 LuFV III). Die seit 01.12.2022 geltende Fortschreibung der RiL 813.02 „Personenbahnhöfe planen und bauen – Bahnsteige und ihre Zugänge“ umfasst ein neues Modul RiL 813.0201A06 „Anforderungen an die Bahnsteighöhe nach dem Bahnsteighöhenkonzept der DB AG“. In dieser Richtlinie ist auf Basis der Rechtsgrundlagen von UN-BRK und TSI PRM eine Zielbestimmung für einen niveaugleichen Fahrgastwechsel im deutschen Eisenbahnnetz definiert (Abschnitt 1 Absatz 1 RiL 813.0201A06):

„Die Unabhängigkeit für Menschen mit Behinderungen und Menschen mit eingeschränkter Mobilität (z. B. Rollstuhlfahrer, Gehbehinderte und Personen mit Kinderwagen) ist dann gegeben, wenn ein stufenfreier Zugang zum Bahnsteig und ein niveaugleicher Einstieg in den Zug auf einer kompletten Linie ermöglicht wird. Das wird dann vollständig erreicht, wenn:

- *alle Bahnsteige stufenfrei erreichbar sind und*
- *alle Bahnsteige, an denen die Fahrzeuge einer Linie planmäßig halten, eine einheitliche Höhe aufweisen und*
- *der Fahrzeugeinstieg und -ausstieg passend zu dieser Bahnsteighöhe ist (niveaugleicher Einstieg in den Zug).“*

Diese Zielbestimmung gilt unabhängig von der Bahnsteigzielhöhe, die für jede Strecke nach dem Bahnsteighöhenkonzept festgelegt wurde. Streckenkarten der langfristigen Bahnsteigzielhöhen nach dem Bahnsteighöhenkonzept sind im Infrastrukturregister DB Netze veröffentlicht.¹⁵⁴

2.2.6.5 Luftverkehr

Der Luftverkehr ist stark international geprägt. Dies wirkt sich auf wesentliche Bereiche der Regelungen technischer und betrieblicher Details aus, die in großen Teilen europäischen Regelungen unterliegen. So haben Deutschland und die übrigen europäischen Mitgliedstaaten seit April 2008 keine originäre Zuständigkeit mehr in Bezug auf Fragen des Innendesigns von Flugzeugkabinen, wie z. B. die Breite von Türen und Gängen, Sitzabstände oder die Zugänglichkeit von Bordtoiletten, da diese den Bereich Erstellung und Erlass von technischen Vorschriften für die Musterzulassung betreffen. Für die Durchführung des Luftverkehrs in Deutschland bestehen allerdings Anforderungen aus nationalen Rechtsnormen an die Zugänglichkeit und Nutzbarkeit von allgemein zugänglichen Flughafenanlagen und Bauwerken (vgl. Abschnitt 1.3.1.8).

¹⁵⁴ <https://geovdbn.deutschebahn.com/isr> (21.06.2023).

Flughafengebäude, z. B. für die Abfertigung der Passagiere (Terminals), unterliegen als öffentlich zugängliche Gebäude dem Bauordnungsrecht der Länder.¹⁵⁵ In den einschlägigen Rechtsvorschriften bestehen spezifische und verbindliche Vorgaben bezüglich der barrierefreien Gestaltung dieser Gebäude (z. B. DIN 18040-1 als Technische Baubestimmung)¹⁵⁶. Mit der DIN EN 17210 gibt es seit August 2021 ein europäisches Regelwerk, welches funktionale Anforderungen auch an die Gebäude beschreibt.¹⁵⁷ Im Weiteren können auch Zielvereinbarungen getroffen werden, um die Zugänglichkeit an einem Flughafen zu verbessern (vgl. Abschnitt 2.2.2).

2.2.6.6 Schiffe

Mit der Umsetzung der EU-Vorgaben in nationales Recht (vgl. Abschnitt 1.3.2.7) ist sichergestellt, dass Fahrgastschiffe bei Kiellegung nach dem 1. Oktober 2004 so gebaut und ausgestattet werden, dass Personen mit eingeschränkter Mobilität ohne fremde Hilfe oder mit Hilfe von Rampen oder Aufzügen problemlos und sicher an und von Bord gehen können und der Zugang zu den verschiedenen Decks möglich ist. Auch bezüglich der Fahrgastinformation und der Alarmierung werden entsprechende Vorgaben hinsichtlich der Nutzbarkeit durch mobilitätseingeschränkte Fahrgäste gemacht. Für den Umbau des Bestands gilt die Einschränkung „soweit wirtschaftlich vertretbar und durchführbar“.

Die Zusammenarbeit mit und Konsultation von Organisationen, die Personen mit eingeschränkter Mobilität vertreten, ist verpflichtend vorgegeben. Bezüglich der geeigneten Ausstattung von Fahrgastschiffen zur Berücksichtigung der Anforderungen von mobilitätseingeschränkten Fahrgästen werden verbindliche europäische Vorgaben zugrunde gelegt (vgl. Tabelle 10).

Tabelle 10: Für Fahrgastschiffe eingeführte Leitlinien zur Berücksichtigung von Fahrgästen mit eingeschränkter Mobilität

Quelle	Titel	Aspekte der Barrierefreiheit
Anhang III RL (EU) Nr. 2009/45/EG	Leitlinien für Sicherheitsanforderungen für Fahrgastschiffe und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge in Bezug auf Personen mit eingeschränkter Mobilität	<ul style="list-style-type: none"> • Zwei-Sinne-Prinzip bei der Fahrgastinformation • Zugänglichkeit zum Schiff und Mobilität auf dem Schiff • Alarmierung (einschließlich Personen mit sensorischen und kognitiven Beeinträchtigungen)
ES-TRIN, Teil III, ESI-III-2	Berücksichtigung der besonderen Sicherheitsbedürfnisse von Personen mit eingeschränkter Mobilität	<ul style="list-style-type: none"> • orientiert sich an RL (EU) Nr. 2009/45/EG • Leitfaden für die behindertengerechte Ausstattung von Binnenfahrgastschiffen gemäß der Resolution Nr. 69 der Vereinten Nationen (United Nations 2010)

¹⁵⁵ Nachrichtlich. Die Regelungen aus dem Bauordnungsrecht sind nicht Bestandteil dieser Evaluation.

¹⁵⁶ Hier bestehen in den Bundesländern teils abweichende Regelungen bezüglich des Umfangs der Einführung.

¹⁵⁷ Hinweis: Die Normenreihe DIN 18040 wird derzeit überprüft, da zur europäischen Norm keine Widersprüche bestehen dürfen. Die Ausgabe der Fortschreibungen ist für 2024 vorgesehen.

2.2.7 Normen und Standards

Grundsätzlich ist zunächst festzuhalten, dass Technische Regelwerke (z. B. DIN-Normen) keinen Gesetzescharakter haben, sondern Empfehlungscharakter (vgl. BGH (Bundesgerichtshof), Urteil vom 14.05.1998). Zudem können sie, müssen aber nicht allgemein anerkannte Regeln der Technik darstellen (vgl. Abschnitt 2.2.5).

Technische Regelwerke sollen sicherstellen, dass Bauwerke und Produkte technisch einwandfrei sowie wirtschaftlich geplant, hergestellt und betrieben werden. Die Regelwerke müssen den Anforderungen an die Sicherheit und Ordnung genügen und sich in den rechtlichen Rahmen einfügen (vgl. FGSV 2018a, S. 5f.).

Zum Zeitpunkt des Inkrafttretens des BGG stand beispielsweise mit der DIN 18024-1 ein detailliertes Technisches Regelwerk zur barrierefreien Gestaltung des Verkehrsraums zur Verfügung, wengleich Anforderungen an die Barrierefreiheit längst nicht in allen seinerzeit veröffentlichten Technischen Regeln und sonstigen einschlägigen Veröffentlichungen konsequent erfüllt worden sind (vgl. auch Blennemann et al. 2004b). Aufgrund von Praxiserfahrungen bei der Anwendung betreffender Regelwerke und aus eigener Kenntnis der Forschungsnehmer gilt dies z. T. auch derzeit (August 2023) noch. Insgesamt zeigt sich allerdings ein Trend zur qualitativen Steigerung der Anforderungen an die Barrierefreiheit im Bereich Verkehr in Form allgemeiner und spezieller Vorschriften sowie umfangreicher, detaillierter Technischer Regelwerke.

Einerseits sollten Anforderungen von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen in technischen Normen – soweit sinnvoll möglich – durch Formulierung von „Schutzzielen“ erfüllt werden, um das Spektrum möglicher Lösungen nicht einzuengen.¹⁵⁸ Andererseits ist es in vielen Fällen notwendig – um nicht im Beliebigen zu bleiben – konkrete, präzise Maßnahmen zu benennen bzw. Angaben in „Maß und Zahl“ zu machen.¹⁵⁹

Es wird häufig als Einschränkung der planerischen Freiheit empfunden, wenn eine starre, „kompromisslose“ Anwendung verlangt wird. Vielfach bestehen Bedenken, dass andere Belange, z. B. ästhetisch-gestalterische oder wirtschaftliche Aspekte, dabei zu wenig berücksichtigt werden. Um Fortschritte, die von Darstellungen der Norm abweichen, zu ermöglichen, und um die planerische Freiheit nicht mehr als nötig einzuengen, wird klargestellt: „[...] Die mit den Anforderungen nach dieser Norm verfolgten Schutzziele können auch auf andere Weise als in der Norm festgelegt erfüllt werden [...]“ (DIN 18040-3, Abschnitt 1 Anwendungsbereich).

Es wird angestrebt, dass in Technischen Normen ausschließlich die erforderlichen Schutzziele und Maßnahmen dargestellt werden. Gleichwohl enthalten auch Regelwerke, die grundsätzlich das Schutzziel-Prinzip verfolgen, Hinweise in Form von Anmerkungen ohne normativen Charakter.¹⁶⁰ Dies dient

¹⁵⁸ Z. B. „Notrufanlagen müssen gewährleisten, dass motorisch oder sensorisch eingeschränkte Menschen Notfälle melden und Hilfe anfordern können.“ (DIN 18040-3 Abschnitt 6.5).

¹⁵⁹ Z. B. „Unvermeidbare Engstellen müssen die barrierefreie Nutzung gewährleisten. Dies wird erreicht, wenn die lichte Breite zwischen Hindernissen an unvermeidbaren Engstellen mindestens 90 cm beträgt.“ (DIN 18040-3 Abschnitt 5.1.2).

¹⁶⁰ Z. B. „Geradlinige und rechtwinklige Wegeführungen unterstützen die Raumerfassung und taktile Orientierung“ (DIN 18040-3, Abschnitt 4.1).

dem Verständnis und hilft den Planenden, alle relevanten Gesichtspunkte zu bedenken. Auch für Fachleute erschließen sich einzelne Darstellungen von Regelwerken nicht immer ohne zusätzliche Erläuterung. Daher ist ein Kommentar hilfreich, der beispielsweise zur DIN 18040-3 veröffentlicht wurde.¹⁶¹

Insbesondere für den Bereich „Barrierefreie Verkehrsanlagen“ erfolgt die Aufstellung Technischer Regeln im Rahmen der einer Gremienarbeit bei

- der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) und
- dem Deutschen Institut für Normung e. V. (DIN).

Beim DIN finden sich für den Bereich „Barrierefreiheit im Verkehr“ in seiner Gesamtheit darüber hinaus Gremien, die sich mit Fahrzeugen (Schienenbahnen, Kraftfahrzeugen) oder Teilen von Fahrzeugen (z. B. Einstiegshilfen), barrierefreier Informationstechnik oder bestimmten Elementen barrierefreier Produkte (z. B. Bodenindikatoren, Aufzüge) beschäftigen. Weitere Institutionen, die Technische Regelwerke, die im Rahmen der Aufgabenstellung Relevanz haben, erarbeiten und veröffentlichen sind der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) und der Verein Deutscher Ingenieure (VDI). Teilweise stellen auch die Baulastträger selbst Regelwerke auf, die dann für den jeweiligen Zuständigkeitsbereich sogar verbindlich eingeführt werden. Beispiele sind hier der Leitfaden „Barrierefreiheit im Straßenraum“ aus NRW (MWEBWV NW und Straßen NRW 2012) und der Leitfaden „Unbehinderte Mobilität“ der Hessischen Straßenverwaltung (HSVV 2006), die Gestaltungsvorgaben für die Straßen in Baulastträgerschaft des jeweiligen Bundeslandes machen. Teilweise war die Anwendung sogar an die Gewährung von Fördermitteln gekoppelt.

Die Aufträge zur Erarbeitung Technischer Regeln werden an Arbeitsgremien gegeben, die mit Fachleuten aus dem jeweiligen Arbeitsbereich besetzt sind. Nach Fertigstellung eines Entwurfs werden die Papiere gegebenenfalls vor Veröffentlichung einem Abstimmungsprozess unterzogen (z. B. bei FGSV-Regelwerken auch unter Beteiligung des BMDV).

Auf EU-Ebene „harmonisierte Normen“ gewinnen aufgrund der Bedeutung der europäischen Rechtssetzung für den nationalen Bereich auch in Deutschland zunehmend an Bedeutung. So wird beispielsweise in der BITV 2.0 auf harmonisierte Normen verwiesen (§ 3 Abs. 2 BITV 2.0). Der Normungsauftrag wird von der Europäischen Kommission oder vom Sekretariat der Europäischen Freihandelszone (EFTA) erteilt. Normen dienen unter anderem dazu den europäischen Binnenmarkt zu realisieren und europäische Rechtsvorschriften zu konkretisieren. Erfüllt ein Produkt die in den harmonisierten Normen genannten Anforderungen, ist eine Konformität mit den gesetzlichen Anforderungen anzunehmen. Europäische Vorschriften und Normen lösen zwar insbesondere aus Gründen der Marktzugänglichkeit (Wettbewerb) auch in weiten Teilen des Verkehrsbereichs schrittweise nationalstaatliche Standards ab. So muss aufgrund der Veröffentlichung der DIN EN 17210 die Normenreihe DIN 18040 in einer vorgegebenen Frist überprüft (Widerspruchsfreiheit) und ggf. angepasst werden. Es ist derzeit (August 2023) aber noch nicht absehbar, zu welchem Zeitpunkt die Regeln der Technik europaweit insgesamt bzw. in Bezug auf die Barrierefreiheit weitestgehend harmonisiert sein werden (vgl. auch Blennemann et al. 2004b, S. 112).

Seit 2013 wird der Auftrag zur Erarbeitung einer europäischen Norm auf Grundlage der VO (EU) 1025/2012 ausgegeben. Im Fokus stehen dabei u. a. Transparenz und die Beteiligung aller interessierten Kreise, auch von Menschen mit (vgl. Erwägungsgrund 22 der VO).

¹⁶¹ Siehe Rebstock und Sieger 2015.

2.2.7.1 Verkehrsinfrastruktur

Für den Bereich „Verkehrsinfrastruktur“ lässt sich feststellen: Während bei den DIN-Normen das Thema „Barrierefreiheit im Verkehr“ schon länger auf der Agenda stand, wurden Maßnahmen zur barrierefreien Gestaltung im Technischen Regelwerk der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) bis ins vorletzte Jahrzehnt nur in Einzelaspekten behandelt (vgl. Tabelle 11). Erstmals wurde mit den „Hinweisen für barrierefreie Verkehrsanlagen“ (H BVA) in der Ausgabe 2011 diese Thematik in einer Gesamtbetrachtung und mit zahlreichen wesentlichen Details dargestellt.

Bei den H BVA handelt es sich nicht um ein eigenständiges Entwurfsregelwerk. In den H BVA werden weitere und auch übergeordnete Regelwerke der FGSV um diejenigen Anforderungen konkretisiert, die für eine barrierefreie Gestaltung mit dem Ziel eines Design für alle besonders zu beachten sind (vgl. FGSV 2011b, S. 7). Die FGSV unterteilt ihre Regelwerke in vier Kategorien mit abgestufter Bedeutung. Die H BVA haben den Status eines FGSV-Wissensdokuments W1 (3. Kategorie) erhalten. Damit mussten die materiellen Inhalte im Wesentlichen im Einklang mit höherrangigen Regelwerken (Richtlinien und Empfehlungen, Kategorien 1 und 2) stehen. Dies hat den Nachteil, dass ein Teil der betreffenden, übergeordneten Werke gerade in z. T. sehr langjährigen Verfahren überarbeitet wurde bzw. wird, bevor künftig aktuelle Fassungen erscheinen. In begründeten Einzelfällen gehen die H BVA allerdings über die vorhandenen Regelwerke hinaus.

Die H BVA wurden bisher in der Regel nicht verbindlich von den zuständigen Straßenbaulastträgern eingeführt.¹⁶² Dies kann auch durch den Status als Wissensdokument begründet sein. Die Einführung von FGSV-Wissensdokumenten als verbindliches Regelwerk ist unüblich, da nicht zwingend aaRdT, sondern in Teilen der Stand der Technik dargestellt wird.¹⁶³ Die H BVA werden derzeit (August 2023) zu „Empfehlungen“ weiterentwickelt (FGSV-Regelwerk der Kategorie R2¹⁶⁴). Hierzu werden u. a. die Ergebnisse diverser Forschungsvorhaben sowie Erfahrungen der Anwender mit den H BVA berücksichtigt. Sofern die Arbeiten zum beabsichtigten Ziel führen, und eine Abstimmung mit den anderen, relevanten FGSV-Regelwerken gelingt, sollte eine verbindliche Einführung eher möglich sein.

Tabelle 11: Beispiele für Regelwerke mit Bezug zur Barrierefreiheit im öffentlichen Verkehrsraum (Infrastruktur)

Institution	Kurztitel	Titel	Aspekte der Barrierefreiheit
FGSV	H BVA	Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (Ausgabe 2011)	Umfassende Darstellung aller Aspekte der barrierefreien Verkehrsraumgestaltung

¹⁶² Mit Ausnahme von Thüringen (vgl. Abschnitt 2.2.6.2) und Hamburg (i. V. m. der ReStra, vgl. Abschnitt 2.2.7.2).

¹⁶³ „Solche Veröffentlichungen zeigen den aktuellen Stand des Wissens auf und erläutern, wie ein technischer Sachverhalt zweckmäßigerweise behandelt werden kann oder schon erfolgreich behandelt worden ist.“ (FGSV 2018b).

¹⁶⁴ „Solche Veröffentlichungen regeln entweder, wie technische Sachverhalte geplant oder realisiert werden müssen bzw. sollen (R 1), oder empfehlen, wie diese geplant oder realisiert werden sollten (R 2)“ (FGSV 2018b).

Institution	Kurztitel	Titel	Aspekte der Barrierefreiheit
FGSV	RiLSA	Richtlinien für Lichtsignalanlagen (Ausgabe 2015)	Akustische und taktile Zusatzeinrichtungen für sehgeschädigte Menschen, Räumgeschwindigkeit an Lichtsignalanlagen (vgl. Abschnitt 2.2.6.1)
FGSV	EABT-80/100 ¹⁶⁵	Empfehlungen für die Ausstattung und den Betrieb von Straßentunneln mit einer Planungsgeschwindigkeit von 80 km/h oder 100 km/h (Ausgabe 2019)	Hinweise für weitgehend barrierefreie Flucht- und Rettungswege (inkl. Notausgängen)
FGSV	RASt	Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (Ausgabe 2006)	Anforderungen von Menschen mit Behinderungen bezüglich des Raumbedarfs, der Gestaltung von Fußverkehrsbereichen und an Querungsanlagen
FGSV	EAR	Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs (Ausgabe 2005)	Behindertenstellplätze
FGSV	EAÖ	Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Verkehrs (Ausgabe 2013)	Haltestellen des ÖPNV, Gleisquerungen
DIN	DIN 18040-1	Barrierefreies Bauen – Planungsgrundlagen – Teil 1: Öffentlich zugängliche Gebäude (Ausgabe 2010)	Gehwege und Verkehrsflächen, Pkw-Stellplätze, Treppen, Aufzugsanlagen
DIN	DIN 18040-3	Barrierefreies Bauen. Planungsgrundlagen. Teil 3: Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum (Ausgabe 2014)	Umfassende Darstellung aller Aspekte der barrierefreien Verkehrsraumgestaltung
DIN	32981	Einrichtungen für blinde und sehbehinderte Menschen an Straßenverkehrs-Signalanlagen (SVA) – Anforderungen (Ausgabe 2018)	Zusatzeinrichtungen für blinde und sehbehinderte Menschen an Lichtsignalanlagen

¹⁶⁵ „Die Vorgaben zur Festlegung der technischen Ausstattung von Straßentunneln in Deutschland sind in den Richtlinien für die Ausstattung und den Betrieb von Straßentunneln (RABT), Ausgabe 2006, geregelt. Diese wurde vom zuständigen Arbeitsausschuss der FGSV überarbeitet, jedoch entschied sich das BMVI [...], den fortgeschriebenen Entwurf der RABT aus dem Jahr 2016 nicht für den Bundesfernstraßenbereich einzuführen. Stattdessen wurde dieser in Abstimmung zwischen FGSV und BMVI in eine Empfehlung für die Ausstattung und den Betrieb von Straßentunneln mit einer Planungsgeschwindigkeit von 80 km/h oder 100 km/h (EABT-80/100) überführt. Eine Unterarbeitsgruppe Tunnelbetrieb des Koordinierungsausschusses Entwurf erarbeitet derzeit den Teil 3 Tunnel der Richtlinien für den Entwurf, die konstruktive Ausbildung und Ausstattung von Ingenieurbauten (RE-ING), in dem die Anforderungen des Bundes an die Tunnelausstattung zukünftig festgelegt werden. Mit seiner Fertigstellung soll dieser die RABT, Ausgabe 2006, als Regelwerk ersetzen.“ (vgl. Kostrzewa 2018).

Institution	Kurztitel	Titel	Aspekte der Barrierefreiheit
DIN	DIN 32984	Bodenindikatoren im öffentlichen Raum (Ausgabe 2023)	Bodenindikatoren und sonstige Leitelemente
DIN	DIN 32975	Gestaltung visueller Informationen im öffentlichen Raum zur barrierefreien Nutzung (Ausgabe 2009)	Visuelle Kontraste
DIN	DIN EN 81-70	Sicherheitsregeln für die Konstruktion und den Einbau von Aufzügen – Besondere Anwendungen für Personen- und Lastenaufzüge – Teil 70: Zugänglichkeit von Aufzügen für Personen einschließlich Personen mit Behinderungen (Ausgabe 2022)	Konstruktionsmerkmale für barrierefreie Aufzüge
DIN	DIN EN 17210	Barrierefreiheit und Nutzbarkeit der gebauten Umwelt – Funktionale Anforderungen (August 2021)	Funktionale Anforderungen an die Barrierefreiheit einer gebauten Umwelt

2.2.7.2 Straßenverkehr

Für den Straßenverkehr (Fahrzeuge) werden Technische Regelwerke überwiegend vom DIN bzw. dem VDV herausgegeben (Tabelle 12). Da teilweise verpflichtend anzuwendende und detaillierte Technische Bestimmungen für die Fahrzeuge zu berücksichtigen sind (vgl. Abschnitt 2.2.6.3), ist die Anzahl der Technischen Regelwerke für diesen Bereich überschaubar. Die Regelwerke dienen überwiegend dazu, die gesetzlichen Anforderungen in der praktischen Ausgestaltung weiter zu konkretisieren und Hinweise für die sichere Anwendung der Systeme zu geben oder sie bilden eine Grundlage für die Bestellung von Fahrzeugen oder zur Vereinheitlichung von Regelungen in der Praxis (VDV).

Tabelle 12: Beispiele für Technische Regelwerke im Themenfeld Barrierefreiheit im Straßenverkehr

Institution	Kurztitel	Titel	Aspekte der Barrierefreiheit
DIN	DIN 75078-1	Kraftfahrzeuge zur Beförderung mobilitätsbehinderter Personen (KMP) – Begriffe, Anforderungen, Prüfung – Teil 1: Fahrzeugeigenschaften und Ausstattungen (Januar 2023)	Anforderungen an Pkw, mit denen Menschen mit Mobilitätseinschränkungen befördert werden
DIN	DIN 75078-2	Kraftfahrzeuge zur Beförderung mobilitätsbehinderter Personen (KMP) – Begriffe, Anforderungen, Prüfung – Teil 2: Rückhaltesysteme (Januar 2023)	Anforderungen an die Rollstuhl- und Insassenrückhaltesysteme in Pkw
DIN	DIN EN 1756-2	Hubladebühnen – Plattformlifte für die Anbringung an Radfahrzeugen – Sicherheitsanforderungen – Teil 2: Hubladebühnen für Passagiere (Dezember 2009)	Sicherheitsanforderungen für Hubladebühnen an Kraftfahrzeugen für Personenbeförderung

Institution	Kurztitel	Titel	Aspekte der Barrierefreiheit
DIN	DIN 32985	Fahrzeuggebundene Rampen für Rollstuhlbenutzer und andere mobilitätsbehinderte Personen – Sicherheitstechnische Anforderungen und Prüfung (März 2012)	sicherheitstechnischen Anforderungen für Rampen für Rollstuhlnutzende und andere mobilitätsbehinderte Personen an Schienenfahrzeugen und Bussen
VDV	VDV-Schrift 230	Rahmenempfehlung für Stadt-Niederflur-Linienbusse (Ausgabe 2014)	Konstruktionsmerkmale für Niederflurbusse inkl. Ausstattungsmerkmalen für die barrierefreie Nutzung ¹⁶⁶

2.2.7.3 Eisenbahnverkehr

Im Eisenbahnverkehr finden sich umfangreiche gesetzliche Regelungen und technische Bestimmungen, welche die Zugänglichkeit und barrierefreie Nutzbarkeit des Systems Eisenbahn verbindlich regeln (vgl. Abschnitte 1.2.1.1 und 2.2.6.4). Die Technischen Regelwerke (Tabelle 13) greifen diese Bestimmungen auf, ohne wesentliche weitergehende Anforderungen zu stellen. So stellen die harmonisierten Normen aus dem Bereich „Bahnanwendungen“ den Stand der TSI PRM dar.

Tabelle 13: Beispiele für Technische Regelwerke im Themenfeld Barrierefreiheit im Eisenbahnverkehr

Normtyp und Normnummer	Titel und Ausgabedatum
DIN 32984	Bodenindikatoren im öffentlichen Raum ¹⁶⁷
DIN 32975	Gestaltung visueller Informationen im öffentlichen Raum zur barrierefreien Nutzung ¹⁶⁸
DIN EN 16584-1	Bahnanwendungen – Gestaltung für die Nutzung durch PRM – Allgemeine Anforderungen – Teil 1: Kontrast (März 2017)
DIN EN 16584-2	Bahnanwendungen – Gestaltung für die Nutzung durch PRM – Allgemeine Anforderungen – Teil 2: Informationen (März 2017)
DIN EN 16584-3	Bahnanwendungen – Gestaltung für die Nutzung durch PRM – Allgemeine Anforderungen – Teil 3: Optische Eigenschaften und Rutschfestigkeit (März 2017)

¹⁶⁶ Orientiert sich an den Regelungen aus den übergeordneten europäischen Vorschriften (UNECE R 107.07, vgl. Abschnitt 1.2.1.2.2).

¹⁶⁷ Integriert in Ril 813.02 (vgl. Abschnitt 2.2.6.4).

¹⁶⁸ Eingeführt durch Standards zur Fahrzeuggestaltung im Fernverkehr – Gestaltungskriterien“ (Anlage 1a, Nr. 2 des „4. Programm zur Barrierefreiheit der Deutschen Bahn AG“); soweit kein Widerspruch zur TSI PRM).

Normtyp und Normnummer	Titel und Ausgabedatum
DIN EN 16585-1	Bahnanwendungen – Gestaltung für die Nutzung durch PRM – Ausstattung und Bauteile in Schienenfahrzeugen – Teil 1: Toiletten (Mai 2017)
DIN EN 16585-2	Bahnanwendungen – Gestaltung für die Nutzung durch PRM – Ausstattung und Bauteile in Schienenfahrzeugen – Teil 2: Bauteile zum Sitzen, Stehen und Fortbewegen (Mai 2017)
DIN EN 16585-3	Bahnanwendungen – Gestaltung für die Nutzung durch PRM – Ausstattung und Bauteile in Schienenfahrzeugen – Teil 3: Lichte Räume und Innentüren (Mai 2017)
DIN EN 16586-1	Bahnanwendungen – Gestaltung für die Nutzung durch PRM – Barrierefreier Zugang – Teil 1: Einstiegs- und Ausstiegsstufen (Juli 2017)
DIN EN 16586-2	Bahnanwendungen – Gestaltung für die Nutzung durch PRM – Barrierefreier Zugang – Teil 2: Einstiegshilfen (Juli 2017)
DIN EN 16587	Bahnanwendungen – Gestaltung für die Nutzung durch PRM – Anforderungen an die Infrastruktur für hindernisfreie Wege (September 2017)

2.2.7.4 Schiffs- und Luftverkehr

Im Schiffsverkehr werden die verbindlich zu berücksichtigenden Technischen Bestimmungen (ES-TRIN, vgl. Abschnitt 1.2.1.3) ergänzt durch die „Guidelines for passenger vessels also suited for carrying persons with reduced mobility“ (United Nations 2010). Diese gehen nicht über die verbindlichen Anforderungen hinaus.

Für den Luftverkehr sind für die Flugzeuge keine Technischen Regelwerke bekannt, welche für deutsche Luftverkehrsfahrzeuge Anforderungen an die Barrierefreiheit beschreiben. Für die Gebäude und Anlagen, die unter das Bauordnungsrecht fallen, ist beispielsweise die DIN 18040-1 als Technische Baubestimmung über die jeweiligen Landesbauordnungen der Länder in Teilen oder vollständig eingeführt. Als ergänzendes Technisches Regelwerk kommt für bestimmte Bereiche ggf. DIN 18040-3 infrage. Die DIN EN 17210 nimmt in Abschnitt 20.7 „Flughafeneinrichtungen“ für Hilfeleistungen die VO (EG) 1107/2006 (Abschnitt 1.2.2.4) in Bezug und nennt darüber hinaus Anforderungen für Elemente der baulichen Barrierefreiheit an Flughäfen. Da in der DIN EN 17210 nur funktionale Anforderungen beschrieben werden, sind für konkrete Anforderungen nationale Normen heranzuziehen.¹⁶⁹

¹⁶⁹ Konkrete Anforderungen an die barrierefreie Gestaltung werden in den nationalen Regelwerken beschrieben. In Deutschland ist dies die Normenreihe DIN 18040, die derzeit (Stand August 2023) auf Widerspruchsfreiheit zur DIN EN 17210 überprüft wurde und voraussichtlich 2024 in neuer Fassung ausgegeben werden soll.

2.2.7.5 Informationstechnik

Neben der baulichen Barrierefreiheit spielt die Barrierefreiheit in der Informationstechnik eine zunehmende Rolle für eine barrierefreie Mobilität. Sicherlich befördert durch rechtliche Vorgaben zur barrierefreien Informationstechnik, z. B. die BITV 2.0 (vgl. Abschnitt 1.3.2.9), haben in den letzten Jahren die Normungsaktivitäten für diesen Bereich zugenommen (vgl. Tabelle 14). Die Normen geben konkrete Hinweise hinsichtlich der funktionalen Anforderungen an barrierefreie Informations- und Kommunikationstechnologien oder für die konkrete barrierefreie Gestaltung von Webseiten, von mobilen Anwendungen oder barrierefreie Fahrgastinformationen an Haltestellen und in Fahrzeugen.

Tabelle 14: Beispiele für Technische Regelwerke im Zusammenhang mit barrierefreier Informationstechnik

Normtyp und Normnummer	Titel und Ausgabedatum
DIN EN 301549	Barrierefreiheitsanforderungen für IKT-Produkte und -Dienstleistungen (Juni 2022)
DIN EN 17478	Dienstleistungen im Transportwesen – Kundenkommunikation für Dienstleistungen im Personenverkehr – Ein Ansatz für universelles Design (Mai 2022)
DIN EN ISO 24504	Ergonomie – Barrierefreie Gestaltung – Schalldruckpegel von gesprochenen Ansagen für Produkte und öffentliche Lautsprecheranlagen (Dezember 2016)
DIN 13278	Smarte Mobilität für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen – Funktionale Ansätze (Mai 2022)
ISO 24553	Ergonomie – Barrierefreie Gestaltung – Einfachheit der Handhabung (Februar 2023)

2.3 Weitere Instrumente ohne direkten gesetzlichen Bezug

2.3.1 Weitere Empfehlungen (Leitfäden, Handbücher)

Neben verbindlichen technischen Regeln, Regelwerken und unmittelbar an die gesetzlichen Regelungen angebotenen Instrumente wie Programme der Eisenbahnen und Zielvereinbarungen, existieren inzwischen im Themenfeld „Barrierefreie Mobilität“ eine Reihe von Veröffentlichungen mit Empfehlungscharakter. Die Palette reicht von Handbüchern über Leitfäden bis zu Planungshilfen. Teilweise sind diese Leitfäden und Handbücher in Forschungsvorhaben erarbeitet worden (vgl. Abschnitt 2.3.2). In der Regel handelt es sich um Leitlinien mit vielen praktischen Beispielen zur Erläuterung von Lösungsansätzen.

Veröffentlicht werden die Dokumente von ganz unterschiedlichen Stellen:

- Von Ministerien (z. B. Verkehrsministerien),
- von Kommunen,
- von Verbänden aus dem Verkehrs- oder Bausektor,
- von den Selbsthilfeverbänden oder
- von privaten Institutionen oder Personen aus dem Verkehrsbereich (z. B. Wissenschaft, Planer).

Zielgruppen der Veröffentlichungen sind nur in Ausnahmefällen benannt (z. B. Träger öffentlicher Belange, Aufgabenträger oder Planer). Grundsätzlich stehen die Veröffentlichungen allen interessierten Kreisen als Informationsgrundlage zur Verfügung. Einer einfachen Verbreitung von einschlägigen Informationen kommt dabei entgegen, dass eine zunehmende Anzahl von Veröffentlichungen kostenfrei im Internet verfügbar ist.

Entsprechend der Breite der publizierenden Stellen ist das Spektrum der Themen: Verkehrsraumgestaltung, öffentliche Verkehrsmittel oder spezielle Themen mit Bezug zu den vorgenannten Schwerpunkten (vgl. Tabelle 15). Einige der Veröffentlichungen widmen sich den speziellen Anforderungen bestimmter Gruppen von Menschen mit Behinderungen. Der überwiegende Teil der Empfehlungen und Planungshilfen hat allerdings einen umfassenderen Ansatz und berücksichtigt verschiedene Arten von Behinderung. Die Empfehlungen sind fachlich größtenteils hochwertig, da sie von Fachexperten oder Experten in eigener Sache erarbeitet werden, aber bisher größeren Kreisen der mit Planungsaufgaben oder Maßnahmenumsetzung betrauten Personen nicht oder nur zum Teil bekannt.

Tabelle 15: Beispiele für Empfehlungen zur Herstellung der Barrierefreiheit im Verkehr

Titel der Veröffentlichung	Herausgeber	Jahr	Themenschwerpunkt
Leitfaden für barrierefreie Bushaltestellen im Saarland	Das Saarland – Ministerium für Umwelt, Klima, Mobilität, Agrar und Verbraucherschutz	2023	Barrierefreie Bushaltestellen
Regelbauweisen zum barrierefreien Bauen ¹⁷⁰	Stadt Erfurt	2022	Grundlegende Anforderungen, barrierefreie Querungsstellen und Haltestellen
Leitfaden Bauliche Standards barrierefreier Ausbau Bushaltestellen im VGN ¹⁷¹	Verkehrsverbund Großraum Nürnberg (VGN)	2020	Barrierefreie Bushaltestellen
Planungshandbuch für barrierefreie kleine Verkehrsstationen ¹⁷²	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (erarbeitet im Auftrag)	2019	Kleine Verkehrsstationen (max. 1.000 Reisende am Tag) im Eisenbahnverkehr
Empfehlungen für Träger öffentlicher Belange zum strategischen Umgang mit Leichter Sprache ¹⁷³	Agentur Barrierefrei NRW	2019	Leichte Sprache

¹⁷⁰ Landeshauptstadt Erfurt 2022.

¹⁷¹ VGN 2020.

¹⁷² Arndt et al. 2019.

¹⁷³ Agentur Barrierefrei NRW 2019.

Titel der Veröffentlichung	Herausgeber	Jahr	Themenschwerpunkt
Barrierefrei – und jeder weiß, wo es lang geht! ¹⁷⁴	Pro Retina Deutschland e. V.	2019	Visuelle Kontraste im öffentlichen Raum
Handbuch „Barrierefreie Reiseketten in der Fahrgastinformation“ (DELFI) ¹⁷⁵	Rhein-Main-Verkehrsverbund Servicegesellschaft mbh (RMS) (gefördert durch BMDV)	2018	Grundlagen und Umsetzungsempfehlungen zur Bereitstellung einheitlicher Informationen zur Barrierefreiheit im öffentlichen Personenverkehr
Menschen mit Behinderung im ÖPNV ¹⁷⁶	Verband Baden-Württembergischer Omnibusunternehmer e. V. (WBO)	2018	Leitfaden für das Fahrpersonal
Barrierefreies Bauen 03 – Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum. Planungsgrundlagen ¹⁷⁷	Bayerische Architektenkammer; Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr; Bayerisches Staatsministerium für Familie, Arbeit und Soziales	2018	Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum
Handbuch Barrierefreiheit im Fernbuslinienverkehr ¹⁷⁸	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur	2017	Fernlinienbusse, Infrastruktur und Betrieb
Leitfaden der Landesarbeitsgemeinschaft (LAG) ÖPNV des Landes Hessen zum barrierefreien Neu-, Um- und Ausbau von Bushaltestellen ¹⁷⁹	Landesarbeitsgemeinschaft ÖPNV Hessen (LAG ÖPNV Hessen)	2017	Hinweise für die ÖPNV-Aufgabenträger zum Umgang mit der Zielbestimmung des novellierten PBefG (Planung und Umsetzung)
Empfehlungen zur barrierefreien Sicherung von Baustellen ¹⁸⁰	Stadt Freiburg	2017	Empfehlungen zur Sicherung von Arbeitsstellen im Straßenraum für bauausführende Stellen

¹⁷⁴ Pro Retina 2019.

¹⁷⁵ RMS 2018.

¹⁷⁶ Burkart et al. 2018.

¹⁷⁷ Degenhart et al. 2018.

¹⁷⁸ BMVI 2017.

¹⁷⁹ LAG ÖPNV Hessen 2017.

¹⁸⁰ Stadt Freiburg im Breisgau 2017.

Titel der Veröffentlichung	Herausgeber	Jahr	Themenschwerpunkt
Absicherung von Baustellen auch für blinde und sehbehinderte Verkehrsteilnehmer ¹⁸¹	Deutscher Blinden- und Sehbehindertenverband e. V. (DBSV)	2016a	Sicherung von Arbeitsstellen im Straßenraum unter besonderer Berücksichtigung sehgeschädigter Verkehrsteilnehmender
Sensibilisierung der Mitarbeiter für die Belange mobilitätseingeschränkter Menschen ¹⁸²	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V.	2015b	Leitfaden für die Schulung des Fahrpersonals im ÖPNV
Mitnahme von Mobilitätshilfen in Bussen ¹⁸³	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V.	2014	Hinweise zur Mitnahme von Mobilitätshilfen im ÖPNV
Allgemeine Anforderungen an die barrierefreie Gestaltung von Fernlinienbussen ¹⁸⁴	Bundesverband Selbsthilfe Körperbehinderter e. V. (BSK)	2014	Fernlinienbusse
Barrierefreier ÖPNV in Deutschland ¹⁸⁵	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V./VDV-Förderkreis; Bundesministerium für Verkehr Bau und Stadtentwicklung	2012	Infrastruktur und Fahrzeuge im Personennahverkehr, Fahrgastinformation, Recht, Finanzierung
Barrierefreiheit für Menschen mit kognitiven Einschränkungen ¹⁸⁶	BKB Bundeskompetenzzentrum Barrierefreiheit e. V.	2010	Orientierungssysteme im öffentlichen Raum
Anforderungskatalog an die barrierefreie Ausstattung von Fahrzeugen im schienengebundenen Regionalverkehr ¹⁸⁷	BKB Bundeskompetenzzentrum Barrierefreiheit e. V.	2010	Kurzfassung als Lastenheft für barrierefreie Regionalzüge

¹⁸¹ DBSV 2016a.

¹⁸² VDV 2015b.

¹⁸³ VDV 2014.

¹⁸⁴ BSK 2014.

¹⁸⁵ VDV und VDV-Förderkreis e. V. 2012.

¹⁸⁶ BKB 2010a.

¹⁸⁷ BKB 2010b.

Titel der Veröffentlichung	Herausgeber	Jahr	Themenschwerpunkt
Barrierefreiheit im öffentlichen Verkehrsraum für seh- und hörgeschädigte Menschen (direkt 64) ¹⁸⁸	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS)	2008	öffentlicher Verkehrsraum
Barrierefreie Gestaltung von höhengleichen Reisendenübergängen in Bahnhöfen ¹⁸⁹	Der Beauftragte für Menschen mit Behinderungen beim Thüringer Ministerium für Soziales, Familie und Gesundheit	2006	Gleisquerungen bei der Eisenbahn

2.3.2 Forschungsprojekte

Seit Inkrafttreten des BGG wurden zahlreiche Forschungsvorhaben initiiert, um das Wissen bezüglich der Lösungsansätze bei der praktischen Umsetzung von Maßnahmen, welche die Anforderungen von Menschen mit Behinderungen erfüllen, zu erweitern. Regelmäßig sind die Kenntnisse in die Erstellung von technischen Regelwerken eingeflossen oder im Ergebnis zu praktischen Handreichungen (Fachbücher, Handbücher, Leitfäden) weiterentwickelt worden (vgl. Abschnitt 2.3.1). Im Rahmen der Grundlagenanalyse wurden insgesamt 35 Forschungsprojekte der letzten 20 Jahre (beginnend ab dem Jahr 2002 bis heute) identifiziert und analysiert. Eine Zusammenfassung der Analyse ist in tabellarischer Form in Anlage 1-4 dargestellt.¹⁹⁰

Die Auswertung beinhaltet Forschungsvorhaben, die sich mit dem Thema Barrierefreiheit in der Mobilität (Verkehr einschließlich digitaler Hilfsmittel) befassen. Für die Desktoprecherche wurden u. a. die eigene Datenbank der STUVA, die Forschungs- und Informations-Datenbank (FIS – Forschungs-Informationssystem) des BMDV, die mFUND-Datenbank des BMDV sowie weitere öffentlich zugängliche Datenbanken aus dem Internet und eine Stichwortsuche genutzt.

Schwerpunkte der Forschung lagen in den Bereichen Straßenverkehr, ÖPNV und Eisenbahnverkehr. Zu den Themen barrierefreier Luft- und Schiffsverkehr konnten keine Forschungsvorhaben ermittelt werden. Bei den Zielgruppen stehen oftmals Menschen mit körperlichen Beeinträchtigungen (Rollstuhl) und/oder blinde und sehbehinderte Menschen im Fokus. Kinder und ältere Menschen werden zudem genannt. Vereinzelt wurden Forschungsvorhaben mit spezifischem Bezug zu Menschen mit kognitiven Beeinträchtigungen ermittelt (TUM et al. 2012; Markowetz und Wolf 2020). Das Thema Hörschädigung wurde nicht explizit erwähnt, findet sich aber in einzelnen Vorhaben adressiert (z. B. Wagener et al. 2009; INIT SE 2021).

Mehrere Forschungsprojekte haben sich mit der barrierefreien Gestaltung von Straßen (z. B. Überquerungsstellen, Tunneln) und der barrierefreien Gestaltung des ÖPNV befasst. Ziel war es in der Regel,

¹⁸⁸ Grossmann et al. 2008.

¹⁸⁹ Der Beauftragte für Menschen mit Behinderungen beim Thüringer Ministerium für Soziales 2006.

¹⁹⁰ Die Tabelle erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Ziel war es, einen aussagekräftigen Überblick über Forschungsprojekte mit Bezug zur Barrierefreiheit im Verkehrsbereich zusammenzustellen. Dabei ging es auch darum, die Berücksichtigung unterschiedlicher Zielgruppen und Verkehrssektoren zu analysieren.

gesicherte Erkenntnisse für die Fortschreibung von Regelwerken zu erarbeiten. Teilweise wurden Positiv-Beispiele (Best Practice) und konkrete Lösungsvorschläge zum Abbau von Barrieren aufgezeigt, aber auch auf mögliche Umsetzungsprobleme, Fehlentwicklungen sowie Probleme bei der Akzeptanz und Praktikabilität hingewiesen. Die Ergebnisse wurden dann in Handbüchern, Leitfäden oder Fachbüchern zusammengefasst und veröffentlicht (vgl. Abschnitt 2.3.1).

In den letzten etwa zehn Jahren wurde das Thema Digitalisierung im ÖPNV (z. B. barrierefreie Reiseketten) verstärkt in den Fokus genommen. Es wurde untersucht, wie digitale Dienste, wie Smartphone Apps, insbesondere für blinde und sehbehinderte Menschen die Sicherheit und Teilhabe am Straßenverkehr durch eine verbesserte Navigation sowie die eigenständige Nutzung des ÖPNV verbessern können bzw. ermöglichen. Mithilfe der verbesserten Navigations- und Kommunikationstechnologie wurden Grundlagen geschaffen, dass sich auch blinde und sehbehinderte Menschen mithilfe von Apps aktiv und selbstständig im öffentlichen Verkehrsraum bewegen können. Neben der Ortung sowie Outdoor- und Indoor-Navigation, bieten einige Apps noch weitere Funktionen an, wie z. B. die Warnung vor Hindernissen und Gefahrenstellen, die Abfrage von Verkehrsinformationen, die Kommunikation mit öffentlichen Verkehrsmitteln, den Ticketkauf usw.

Durch die zahlreichen unterschiedlichen Funktionen der Apps, wie z. B. Anweisung per Sprache, Töne, Vibration sowie die Möglichkeit der Auswahl der einfachen Sprache, individuell anpassbarer Schriftgrößen usw. können einige Apps auch von Menschen mit Hörbeeinträchtigung sowie geistiger Behinderung genutzt werden. Hierbei wird in der Regel auch Wert auf die Einhaltung der Vorgaben der Web-Accessibility für den Menschen gelegt, d.h. es kommen Screen Reader, eine kontrastreiche Gestaltung sowie leichte Sprache zum Einsatz. Die intensive Desktoprecherche hat jedoch gezeigt, dass diese beiden o. g. Zielgruppen im Vergleich zu blinden und sehbehinderten Menschen deutlich seltener berücksichtigt werden.

Für Personen mit körperlicher Einschränkung, insbesondere Rollstuhlnutzende wurden Apps entwickelt, die sich auf die Unterstützung von Rollstuhlfahrende im öffentlichen Raum spezialisiert haben. Im Rahmen des Projektes „Elevate“ wurde eine App entwickelt, die Auskunft über Aufzugsdaten (z. B. Störungen, defekt, baustellenbedingt außer Betrieb usw.) gibt und dadurch Menschen mit Mobilitätseinschränkung ein barrierefreies Reisen ermöglichen soll.

Seit etwa zehn Jahren wird bei der Entwicklung von Softwarelösungen das Prinzip des „Crowdsourcing“ verstärkt eingesetzt. Beim „Crowdsourcing“ werden gemeinsam auch mit Unterstützung der betroffenen Personengruppen digital Daten gesammelt, die in die App-Entwicklung mit einfließen. Dies stellt eine besondere Form der Beteiligung der Zielgruppe dar. An dieser Stelle sei das Beispiel „wheelmap.org“ erwähnt. Hierbei handelt es sich um eine Online-Karte zum Finden und Markieren barrierefreier Orte, die auch für Rollstuhlfahrende zugänglich sind. Mittels eines einfachen Ampelsystems können öffentlich zugängliche, barrierefreie Orte von Personen markiert werden, die schon einmal vor Ort waren. So kann zum Beispiel auch angegeben werden, ob eine barrierefreie Toilette vor Ort verfügbar ist. Mithilfe dieser Informationen soll die Tagesplanung für Menschen mit Mobilitätseinschränkung erleichtert werden und sie sollen damit unabhängig sowie leichter am Alltag teilhaben zu können.

Seit kurzem spielt das Thema Künstliche Intelligenz (KI) eine Rolle bei der Entwicklung digitaler Lösungen. Dadurch konnten beispielsweise nicht nur die Informations- und Routingdienste für blinde und sehbehinderte Menschen verbessert werden, sondern auch für andere betroffene Personengruppen. Mittels KI konnten beispielsweise Apps entwickelt werden, die auch sichere Routen für Kinder und befahrbare Straßen für Rollstuhlnutzende anzeigen.

Seit 2020 rückt zunehmend das Thema Barrierefreiheit im Bereich autonomes Fahren in den Vordergrund. Hierbei soll die inklusive Nutzung autonom fahrender Busse durch jedermann – unabhängig

der Mobilitätseinschränkung – verstärkt ausgebaut werden. Hierzu werden erste Pilotprojekte unter Beteiligung der Zielgruppen durchgeführt (vgl. beispielsweise „Ride4All“).

Hinsichtlich der Umsetzbarkeit und Praxistauglichkeit der Forschungsergebnisse ist zu sagen, dass manchmal unklar bleibt, ob Prototypen, die während der Projektlaufzeit in Testeinsätzen erprobt werden, nach Projektabschluss weitere Anwendung finden. Bei einigen Forschungsvorhaben war festzustellen, dass durch den „Anschub“ eine dauerhafte Lösung auf den Weg gebracht wurde, die von den Anwendern in den nachfolgenden Jahren weiterentwickelt wurde (z. B. BAIM und BAIM+, die Erkenntnisse sind in die Auskunftssysteme für den ÖPNV beim RMV und VBB eingegangen). So bietet beispielsweise die elektronische Fahrplanauskunft DELFI (Durchgängige Elektronische Fahrplan-Information) eine deutschlandweite und flächendeckende Verbindungsauskunft im öffentlichen Verkehr. Über ein dezentrales Netzwerk werden die Auskunftssysteme der 16 Bundesländer sowie das der Deutschen Bahn AG miteinander verknüpft und ermitteln untereinander eine durchgängige Gesamtverbindung. Das System befindet sich seit über zehn Jahren als Hintergrundsystem im operativen Betrieb.

Auch wenn es lediglich zu prototypischen Entwicklungen einiger Apps kommt, wird durch die Veröffentlichung der Projektergebnisse dennoch ein Bewusstsein für den Abbau von Barrieren im öffentlichen Verkehrsraum und die Notwendigkeit bestimmter Lösungen (z. B. Digitalisierung von Aufzugsstörungsinformationen) geschaffen.

2.3.3 Schulungen und Öffentlichkeitsarbeit

2.3.3.1 Schulungen

Schulungen stellen einen weiteren Baustein bei der Vermittlung von Fachwissen und der Sensibilisierung von Nutzerinnen und Nutzern sowie Anwenderinnen und Anwendern dar. Die Durchführung von Schulungsmaßnahmen für Personal von Beförderern, die im direkten Kontakt mit Menschen mit Mobilitätseinschränkungen stehen, ist in der Regel gesetzlich geregelt, wenn auch Optimierungsbedarf besteht (siehe Anhang 3 zum Schlussbericht– Wirkungsanalyse, Abschnitt 2.5.5).

Darüber hinaus besteht auch in anderen Bereichen Schulungsbedarf, z. B. zur fachlichen Weiterbildung zur Wahrnehmung von Aufgaben, z. B. für Planungsleistungen oder im Rahmen von Beteiligungsverfahren. Diese Schulungen werden von unterschiedlichen Stellen mit unterschiedlichen Schwerpunkten durchgeführt. Sie richten in der Regel gezielt an bestimmte Nutzergruppen, beispielsweise an Menschen mit Behinderungen oder Fachplaner (Tabelle 16). Als Initiatoren und Veranstalter der Schulungsmaßnahmen kommen beispielsweise Krankenkassen, Verkehrsunternehmen, Hochschulen oder private Veranstalter infrage.

Schulungen dienen unterschiedlichen Zwecken, beispielsweise

- vermitteln sie Fachplanende Inhalte von Regelwerken sowie deren korrekte und zielgerichtete Anwendung in der Praxis oder
- unterrichten Menschen mit Behinderungen in der korrekten und sicheren Benutzung ihres Hilfsmittels und erweitern so die Fähigkeiten der Nutzerinnen und Nutzer oder
- bieten Menschen mit Mobilitätseinschränkungen die Möglichkeit, abseits des Regelbetriebs Betriebs- und Sicherheitseinrichtungen kennenzulernen, beispielsweise bei der Begehung von Gleisanlagen oder der Benutzung von Notfall- und Serviceeinrichtungen (vgl. VDV und VDV-Förderkreis e. V. 2012, S. 577 f.).

Tabelle 16: Beispiele für Schulungen zum Thema Barrierefreiheit im Verkehr

Schulungsmaßnahme/ Titel der Reihe	Anbieter	Zielgruppe	Schwerpunkte/ Inhalte
Orientierungs- und Mobilitätstraining	Reha-Lehrer/ Krankenkassen	Blinde und sehbehinderte Menschen	Neben lebenspraktischen Fähigkeiten wird die Mobilität im Verkehr unter Verwendung von Hilfsmitteln (z. B. Langstock, Apps) beigebracht
ÖPNV für Alle	Bundesverband Selbsthilfe Körperbehinderter e. V:	Behindertenbeiräte, Fahrgastbeiräte, Behindertenverbände	Barrierefreiheit in Nahverkehrsplänen, Regelwerke, Lösungsansätze für die Praxis
Mobilitäts- und Sicherheitstraining	Verkehrs-unternehmen	Fahrgäste mit Behinderungen	Sichere Benutzung des ÖPNV mit Rollstuhl und Rollator oder Erläuterungen zu Betriebsanlagen und Sicherheitseinrichtungen mit blinden Menschen
Fachplanerin/Fachplaner Barrierefreies Bauen	DIN Akademie	Architekten, Planer, Ingenieure, Bauherren, Eigentümer, Nutzer, Investoren, Betreiber und Verwalter von öffentlich zugänglichen Gebäuden sowie an die Wohnungswirtschaft ¹⁹¹	Rahmenbedingungen und Anforderungen zur Handhabung der DIN 18040-1 bis 3
Qualifizierungsmaßnahme zu Auditoren für Autobahnen, Landstraßen, Ortsdurchfahrten, Hauptverkehrsstraßen und/oder Erschließungsstraßen	Auditpartnerschaft der Hochschullehrer	Verkehrsplaner	Beurteilung der Sicherheitsbelange bei Planung, Entwurf und Bau von Straßen inklusive der Barrierefreiheit (eigenständiges Schulungsmodul; vgl. Abschnitt 2.2.6.1 zur RSAS)

¹⁹¹ Nach Auskunft des Anbieters.

Schulungsmaßnahme/ Titel der Reihe	Anbieter	Zielgruppe	Schwerpunkte/ Inhalte
Verschiedene Seminare und Webinare zum Themenfeld „Barrierefreiheit im Verkehr“, z. B. „Barrierefreie Straßenräume“ oder „Barrierefreier ÖPNV“	vhw Bundesverband Wohnen und Stadtentwicklung	Verkehrs-, Stadt- und Landschaftsplaner, Architekten, Fachverwaltung	Barrierefreie Verkehrsraumgestaltung, barrierefreie Fahrzeuge im ÖPNV, Regelwerke und Praxislösungen
Sichere Beförderung von Menschen mit Behinderungen in Kraftfahrzeugen	Berufsgenossenschaft für Gesundheit und Wohlfahrtspflege (BGW)	Fahrdienstleister, Disponentinnen und Disponenten im Fahrdienst, betriebliche Interessenvertretungen in Werkstätten für Menschen mit Behinderungen	Sichere Beförderung von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen im Fahrdienst

2.3.3.2 Öffentlichkeitsarbeit

Eine andere Form der Öffentlichkeitsarbeit stellen Aktionen der Behindertenverbände dar, die beispielsweise auf Missstände bei der Umsetzung der Barrierefreiheit hinweisen. Ein Beispiel sind die seit 2010 stattfindenden jährlichen Aktionen des DBSV zum „Sehbehindertentag“ im Juni jedes Jahres. Dabei werden auch Defizite aus dem Verkehrsbereich aufgegriffen. So wurde im Jahr 2016 auf mangelnde visuelle Kontraste an Treppen (Stufenkantenmarkierung, Handläufe) hingewiesen. Gleichzeitig veröffentlichte der DBSV auf seiner Webseite eine Broschüre, in der die Relevanz visueller Kontraste erläutert und fachliche Empfehlungen für die Praxis zur Umsetzung gegeben wurden (DBSV 2016b).

Im Jahr 2021 wurde mit der „Pollermützenaktion“ auf die fehlenden visuellen Kontraste bei Absperrpollern (Pollern) aufmerksam gemacht, da diese Elemente bei fehlendem Kontrast insbesondere für Menschen mit Sehbehinderung eine Unfallgefahr darstellen. In der bundesweiten Aktion strickten Freiwillige rot-weiß-gestreifte Mützen. Diese wurden dann Pollern mit fehlendem visuellen Kontrast übergezogen und mit Erläuterungen zur Aktion versehen (Bild 3). Zugleich veröffentlichte der DBSV auf seiner Webseite eine passende Stellungnahme, in der er auf die Notwendigkeit der kontrastreichen Gestaltung solcher Möblierungselemente für sehbehinderte Menschen hinwies (DBSV 2021).



Bild 3: Öffentlichkeitsarbeit von Behindertenverbänden – Beispiel „Pollermützenaktion“ des DSV (Fotos: Grossmann)

Ein weiteres Beispiel stellt die anlässlich des „Europäischen Protesttages für die Gleichstellung von Menschen mit Behinderung“ durchgeführte Aktion „Rote Karte“ des BSK dar, die jedes Jahr auf Defizite bei der Barrierefreiheit aufmerksam macht (Bild 4). In den drei Ampelfarben Rot, Gelb und können sich Teilnehmende an der Aktion beim Verband Postkarten bestellen. Mit diesen können die aus Sicht der Betroffenen guten, weniger guten und mangelhaften Beispiele für Barrierefreiheit am Heimatort bewertet werden (vgl. BSK 2021).



Bild 4: Öffentlichkeitsarbeit von Behindertenverbänden – Beispiel „Rote-Karte“ des BSK bei baulichen Barrieren (Quelle: BSK)

2.3.4 Finanzierungsprogramme und Förderrichtlinien

Ein wesentlicher Faktor bei der (beschleunigten) Herstellung der Barrierefreiheit im Verkehr ist die Förderung von Ausbaumaßnahmen. Bund und Länder haben hier in den letzten Jahren maßgebliche Finanzmittel zur Verfügung gestellt (vgl. Tabelle 17). Die Förderprogramme setzen dabei unterschiedliche Schwerpunkte, z. B. bei der Eisenbahn-Infrastruktur oder bei barrierefreien Bushaltestellen. In der Regel ist die Gewährung von Fördermitteln an die konkrete Einhaltung von Standards zum barrierefreien Bauen geknüpft.

Tabelle 17: Beispiele für Förderrichtlinien und Finanzierungsprogramme mit Bezug zur Herstellung der Barrierefreiheit

Initiator	Titel	Verkehrsträger	Schwerpunkte mit Bezug Barrierefreiheit
Bund und Länder	Zukunftsinvestitionsprogramm Barrierefreiheit" (ZIP) – Teilprogramm „Herstellung der Barrierefreiheit kleiner Schienenverkehrsstationen“	Eisenbahn (Infrastruktur)	barrierefreier Ausbau von Verkehrsstationen im ländlichen Raum mit weniger als 1.000 Reisenden pro Tag – Schwerpunkt Stationen mit erhöhtem Bedarf (Einzugsgebiet)
Bund	Förderinitiative zur Attraktivitätssteigerung und Barrierefreiheit von Bahnhöfen (FABB1) (Folgeprogramm ZIP)	Eisenbahn (Infrastruktur)	Verbesserung der Barrierefreiheit zum Bahnsteig und zum Zug an kleinen Verkehrsstationen
Bund	Förderinitiative zur Attraktivitätssteigerung und Barrierefreiheit von Bahnhöfen (FABB 3) (Attraktive Bahnhöfe)	Eisenbahn (Infrastruktur)	Verbesserung der weitreichenden Barrierefreiheit für Menschen mit Sehbehinderung an kleinen und mittleren Verkehrsstationen.
Bund	Sofortprogramm für attraktive Bahnhöfe	Eisenbahn (Infrastruktur)	Sofortmaßnahmen an Bahnhöfen zur Attraktivitätssteigerung für Reisende u. a. durch Verbesserung der Barrierefreiheit

Initiator	Titel	Verkehrsträger	Schwerpunkte mit Bezug Barrierefreiheit
Bund, Länder, Bahn ¹⁹²	Modernisierungsoffensiven Personenbahnhöfe in verschiedenen Bundesländern, z. B. „Niedersachsen ist am Zug“ (NiaZ), Modernisierungsoffensive NRW (MOF), Stationsoffensive Bayern, Bahnhofsmodernisierungsprogramm Baden-Württemberg (BMP BW)	Eisenbahn (Infrastruktur)	Teils barrierefreier Ausbau von Stationen mit Priorität (Bahnsteigerhöhung, Aufzüge, Fahrgastinformation)
Land Nordrhein-Westfalen	Richtlinien zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes Nordrhein-Westfalen (Förderrichtlinien Nahmobilität – FöRi-Nah)	Straße	Nahmobilität; Barrierefreiheit kein Schwerpunkt, aber Voraussetzung
Land Thüringen	Richtlinie zur Förderung von kommunaler Verkehrsinfrastruktur in Thüringen	Straße und ÖPNV	Verbesserung der Verkehrssicherheit und der Barrierefreiheit
Land Saarland	Richtlinie NMOB-Barrierefreiheit	Bushaltestellen	Ausbauförderung für barrierefreie Bushaltestellen

2.4 Zusammenfassung und Fazit

Barrierefreiheit ist eine *Zielvorgabe* für die Gestaltung des gesamten Verkehrsbereichs. Zur Umsetzung von Anforderungen von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen (einschließlich von Menschen mit Behinderungen) an die barrierefreie Gestaltung im Verkehr dienen eine Reihe rechtlicher Instrumente sowie weitere Maßnahmen ohne unmittelbaren gesetzlichen Bezug. Dabei ist zu beachten, dass sich auch die rechtlichen Vorgaben seit der ersten Evaluation des BGG im Jahre 2003 weiterentwickelt haben¹⁹³.

Die einzufordernden Standards werden – neben verbindlichen Rechtsnormen – spezifisch für einzelne Regelungsbereiche teils durch Technische Regelwerke (einschließlich DIN-bzw. EN-Normen), teils über Aktionspläne, Eisenbahnprogramme, Nahverkehrspläne und Zielvereinbarungen festgelegt. Zu den weiteren Maßnahmen (ohne rechtsverbindlichen Charakter) zählen fundierte, praxisorientierte Empfehlungen, Darstellungen von Best Practices, Umsetzung grundlegender und praxisnaher Forschungsergebnisse, Aus- und Fortbildung von Akteuren, Öffentlichkeitsarbeit sowie finanzielle Förderung.¹⁹⁴

¹⁹² Die Partner beteiligen sich mit unterschiedlichen Anteilen an der finanziellen Förderung eines gemeinsamen Projektes.

¹⁹³ Insbesondere Fortentwicklung des Behindertengleichstellungsrechts, Beitritt zur UN-BRK, Novelle des PBefG.

¹⁹⁴ Die Analyse finanzieller Förderungsprogramme zur Herstellung der Barrierefreiheit im Verkehr ist nicht Gegenstand des aktuellen Forschungsauftrags.

Insgesamt ist inzwischen – gegenüber der Situation zur Zeit des in Krafttretens des BGG im Jahre 2002 – eine verstärkte Beteiligung von Menschen mit Behinderungen bzw. ihrer Vertretungen in (nahezu) allen relevanten Bereichen zu verzeichnen. Das betrifft nicht nur gesetzlich verankerte Anhörungs- und sonstige Beteiligungsrechte (bei Eisenbahnprogrammen, Zielvereinbarungen, Plänen und Vorhabenplanungen gemäß GVFG, Nahverkehrsplänen gemäß PBefG) sowie die Wahrnehmung gesetzlicher Aufgaben durch die Regierungsbeauftragten für Menschen mit Behinderungen im Bund und in den Bundesländern. Auch bei Forschungsprojekten und Erarbeitung einschlägiger DIN-Normen, bei Umfragen, konkreten Planungen, Nutzungstests von Infrastruktur-Komponenten, Fahrzeugen und digitalen Endgeräten werden inzwischen regelmäßig Menschen mit Mobilitätseinschränkungen einbezogen, wenngleich dies noch nicht überall zur Selbstverständlichkeit geworden ist. Eine umfassende und frühzeitige Beteiligung¹⁹⁵ entspricht nicht nur der Intention von BGG und UN-BRK, sondern dient nach langjährigen Erfahrungen der Forschungsnehmer auch der Effizienz und Akzeptanz von Ergebnissen der jeweiligen Projekte.

Verbände von Menschen mit Behinderungen werden auch in bemerkenswerter Weise von sich aus in Bezug auf barrierefreie Mobilität aktiv. Sei es durch Aufbau von Fachkompetenz im ehrenamtlichen oder hauptamtlichen Bereich, durch Verknüpfung in Netzwerken, sei es durch Schulungsangebote und intensive Öffentlichkeitsarbeit.

Aktionspläne zur UN-Behindertenrechtskonvention (UN-BRK) werden mit der Absicht aufgestellt, neben einer Bestandsaufnahme die Handlungsnotwendigkeiten für das Handlungsfeld Barrierefreiheit für einen definierten Zeitraum in einer Gesamtstrategie darzustellen. Diese Pläne gehören also nicht zum Instrumentarium des BGG, sind aber gleichwohl bedeutsam für die vorliegende Aufgabenstellung. Der Bund und alle 16 Bundesländer haben bereits Aktionspläne zur Umsetzung der UN-BRK aufgestellt, zudem eine nennenswerte Anzahl von Kommunen und weiterer Akteure. Die Bundesregierung hatte im Jahr 2011 mit dem „Nationalen Aktionsplan (NAP 1.0)“ eine erste Gesamtstrategie für die nächsten zehn Jahre veröffentlicht. Dabei wurde bestimmt, die darin aufgeführten Maßnahmen durch Haushaltsmittel zu finanzieren, die den jeweils betroffenen Ressorts zur Verfügung standen. Inzwischen liegen eine Fortschreibung (NAP 2.0) und Evaluationen vor, die den Fortschritt der zurückliegenden Jahre im Handlungsfeld Barrierefreiheit dokumentieren. Auch mehrere Bundesländer haben ihre Aktionspläne bereits evaluiert. Wesentlicher Bestandteil der Aktionspläne der staatlichen Stellen ist das Handlungsfeld „Mobilität“, in welchem in der Regel konkrete Maßnahmen beschrieben werden, wie die Herstellung der Barrierefreiheit in diesem Handlungsfeld weiter vorangetrieben werden soll. Die Monitoring-Stelle zur Umsetzung der UN-BRK in Deutschland am Deutschen Institut für Menschenrechte (DIMR) hat in einer Analyse der Aktionspläne festgestellt, dass diese im Laufe der Jahre immer besser geworden sind (DIMR 2021). Daran lässt sich auch ablesen, dass die politischen Prioritäten bezüglich der Herstellung der Barrierefreiheit in den letzten Jahren höher gesetzt wurden.

Für die Praxis ist von Bedeutung, dass die Umsetzung der in den Aktionsplänen genannten Maßnahmen regelmäßig evaluiert und die Ziele dem Maßnahmenfortschritt angepasst werden.

Ein weiteres mit dem BGG des Bundes eingeführtes Instrument, die so genannten **Zielvereinbarungen** gemäß § 5 BGG, könnte grundsätzlich auch für weite Bereiche des Verkehrs, z. B. Luftverkehr, Touristik,

¹⁹⁵ Nicht zuletzt bei diesem Forschungsvorhaben (FE 70.0898/2013 „ex-post-Evaluierung gesetzlicher Regelungen und Instrumente zur Herstellung der Barrierefreiheit im Bereich Verkehr“) ist die Beteiligung von Menschen mit Behinderungen schon in der Leistungsbeschreibung des BMVI ein essentieller Bestandteil.

Taxenverkehr etc., Bedeutung entfalten. Es fällt allerdings auf, dass bisher (Stand August 2023) anscheinend nur eine relativ kleine Anzahl von Zielvereinbarungen im Verkehrsbereich abgeschlossen bzw. angezeigt worden sind. Dies gilt auch für Zielvereinbarungen für Flughäfen und Luftfahrzeuge gemäß LuftVG. Es ist verständlich, dass bei der ersten Evaluation des BGG für die Bereiche Bau und Verkehr (Blennemann et al. 2004b), nur etwa ein Jahr nach Inkrafttreten dieses Gesetzes, noch wenig Erfahrungen mit diesem Instrument vorlagen. Es fällt allerdings auf, dass auch seitdem (Stand August 2023) nur eine relativ kleine Anzahl von Zielvereinbarungen im Verkehrsbereich abgeschlossen bzw. angezeigt worden sind, in den letzten Jahren gar keine mehr. Das mag daran liegen, dass die Bestimmungen im „*geregelten Bereich*“ (BGG und Fachgesetze, einschließlich zwischenzeitlicher Novellierungen) schon weitestgehend die Voraussetzungen dafür schaffen, die angestrebte Zielerfüllung in der Praxis tatsächlich erreichen zu können – d. h. Zielvereinbarungen wären ggf. nur noch in wenigen Fällen erforderlich.¹⁹⁶

Der gesetzlichen Verpflichtung der **Eisenbahnen** zur Aufstellung von **Programmen** sind verschiedene Eisenbahn-Verkehrsunternehmen (EVU) und Eisenbahn-Infrastrukturunternehmen (EIU) gefolgt. Vor allem ist hier die Deutsche Bahn AG als größtes Eisenbahnunternehmen zu nennen. Inzwischen wurde das vierte Programm veröffentlicht, die zurückliegenden Programme regelmäßig evaluiert. Menschen mit Behinderungen werden intensiv beteiligt, z. B. über eine „*Programmbegleitende Arbeitsgruppe*“. Mehrere NE-Bahnen haben entsprechende Programme aufgestellt und an das Register beim BMAS gemeldet. Der Umfang und Detaillierungsgrad variieren erheblich. Auffällig ist (nach gegenwärtigem Recherchestand), dass im Verhältnis von Eisenbahnen, die Personenverkehr in Deutschland betreiben, anscheinend nur relativ wenige ein derartiges Programm angezeigt haben – und anscheinend kein Unternehmen eine Fortschreibung gemeldet hat. Das mag mehrere Gründe haben: Die Infrastruktur (Netze, Stationen) wird bei den meisten NE-Bahnen von der DB AG gestellt. Bei den NE-Bahnen gibt es einen Konzentrationsprozess (einige EVU sind noch als Unternehmen registriert, ohne momentan Personenverkehr zu betreiben). Regionale Tochterunternehmen der DB AG haben keine eigenen Programme erstellt, sondern ihre Personenverkehre (d. h. insbesondere Fahrzeuge) sind mit unter dem Dach des Eisenbahnprogramms der DB AG erfasst. Außerdem hat der Gesetzgeber den Eisenbahnaufsichtsbehörden die Möglichkeit gegeben, von der Verpflichtung zur Erstellung eines Eisenbahnprogramms Ausnahmen zuzulassen. Dies betrifft beispielsweise EVU mit geringer Verkehrsbedeutung, z. B. Museumsbahnen. Andererseits enthält die betreffende Gesetzesvorschrift keine Frist zur Aufstellung. Die Eisenbahnaufsichtsbehörden (für Eisenbahnen des Bundes das EBA, für NE-Bahnen die jeweilige Landes-eisenbahnaufsicht) haben daher keine Handhabe, eine kurzfristige Erstellung und Fortschreibungen einzufordern.

Für den Regionalen Schienenpersonennahverkehr (SPNV) finden die Vorschriften des PBefG, z. B. die Zielsetzung vollständiger Barrierefreiheit, keine Anwendung. Für SPNV-Nahverkehrspläne gelten ausschließlich die betreffenden landesgesetzlichen Regelungen. Von den jeweils zuständigen Aufgabenträgern werden z. T. gemeinsame Nahverkehrspläne für SPNV und ÖPNV aufgestellt (z. B. Verkehrsentwicklungsplan Saarland). In diesem Fall gelten die Bestimmungen des PBefG nur für diejenigen Teile der NVP, die sich mit Bussen und BOStrab-Bahnen befassen. In NVP für den Schienenverkehr werden die öffentlichen Verkehrsinteressen des Nahverkehrs eines Bundeslandes oder einer Region konkretisiert sowie die Ziele und Rahmenvorgaben für das zukünftige mittel- bis langfristige betriebliche SPNV-Leistungsangebot festgelegt. In diesem Zusammenhang bilden auch Investitionsmaßnahmen

¹⁹⁶ Die Wirkungslosigkeit von Zielvereinbarungen für den Bereich „Mobilität“ wurde auch in der Wirkungsanalyse festgestellt (siehe Anhang 3 zum Schlussbericht – Wirkungsanalyse, Abschnitt 2.4.2).

wie die Reaktivierung von Strecken oder der Ausbau von Stationen einen Rahmen für die Angebotsgestaltung. Für die barrierefreie Gestaltung von Fahrzeugen und Infrastruktur sind im Übrigen die Programme der Eisenbahn-Verkehrs- und -Infrastrukturunternehmen bedeutsamer.

Die **Technischen Regelwerke** wurden planvoll weiterentwickelt. DIN-Normen, die speziell das Thema „Barrierefreiheit im Verkehr“ behandeln, sowie korrespondierend dazu ein FGSV-Regelwerk, wurden bisher nicht verbindlich eingeführt. Eine (aufgrund eines Mandats der EU-Kommission) erarbeitete harmonisierte Europäische Norm wurde im August 2021 ausgegeben. Die nationalen Normen sind auf Widerspruchsfreiheit zu prüfen und ggf. anzupassen.

Wegen der Komplexität der Anforderungen einerseits und dem großen Spektrum potentieller Maßnahmen zur deren Umsetzung andererseits ist es zweckdienlich, wenn nicht gar notwendig, geltende Vorschriften, verbindliche Technische Bestimmungen und Richtlinien sowie Technische Regelwerke durch konkrete Empfehlungen zu ergänzen. So enthält beispielsweise eine Veröffentlichung der Reihe „direkt“ (BMVBS, Heft 64, 2008) konkrete Hinweise zur barrierefreien Gestaltung des öffentlichen Verkehrsraums für seh- und hörgeschädigte Menschen. Technische Regeln in Bezug auf die Berücksichtigung der Belange von Menschen mit Hörbehinderung sind auch bei vielen Bau- und Verkehrsfachleuten noch kaum bekannt. In umfangreichen Leitfäden der Länder Hessen und NRW wird die barrierefreie Gestaltung des Straßenraums vertieft behandelt. Über den Empfehlungscharakter hinaus haben diese Leitfäden eine gewisse Bindungswirkung für die Kommunen, da die finanzielle Förderung von der Übernahme der betreffenden Inhalte abhängig gemacht wurde.

Die **Finanzierung** der Barrierefreiheit im Verkehr ist nicht Gegenstand dieses aktuellen Forschungsvorhabens. Es liegt in der Natur der Sache, dass Erfolge auf diesem Gebiet nur erzielt werden können, wenn ausreichende Finanzmittel zur Verfügung stehen. Es sei an dieser Stelle angemerkt, dass die Finanzmittel des Bundes für den Verkehr in den letzten Jahren erheblich erhöht wurden, und die mehrjährige Haushaltsplanung weitere Steigerungen vorsieht. Bei Durchführung von Neubaumaßnahmen und Erneuerungen sowie Fahrzeugbeschaffungen werden schon aufgrund geltender Vorschriften und Richtlinien in der Regel Anforderungen an die barrierefreie Gestaltung berücksichtigt. Auch die einschlägigen Vorschriften und Förderrichtlinien der Bundesländer tragen dazu bei, die Umsetzung der Barrierefreiheit zu begünstigen bzw. zu gewährleisten. Sonderprogramme beschleunigen die Herstellung der Barrierefreiheit, z. B. „BahnhofskonzeptPlus“ zur Attraktivitätssteigerung und Verbesserung der Barrierefreiheit von Personenbahnhöfen. Das Gesamtprogramm hat bis 2030 ein Finanzierungsvolumen von etwa 5 Milliarden Euro, mit denen mehr als 3000 Verkehrsstationen und Empfangsgebäude modernisiert werden sollen. (BMDV 2022))

Intensive Öffentlichkeitsarbeit ist nach Erfahrungen der Forschungsnehmer eine unerlässliche Voraussetzung zur schrittweisen Herstellung der Barrierefreiheit im Verkehr. Die Öffentlichkeitsarbeit erfolgt auf unterschiedlichen Ebenen z. T. breit gestreut, z. T. genau ausgerichtet auf die jeweilige Zielgruppe. Ohne Anspruch auf Vollständigkeit einer Auflistung „sonstiger Maßnahmen“ können an dieser Stelle z. B. noch genannt werden: Das Satzungsrecht der Kommunen in Verbindung mit der Regelung zu Sondernutzungserlaubnissen gemäß jeweiligen Straßengesetz (z. B. zur Freihaltung von Bewegungsflächen); das im BGG begründete Verbandsklagerecht anerkannter Behindertenverbände (im Grunde ein „scharfes“, bisher allerdings kaum genutztes Instrument); die Möglichkeit der Petition.

Der Bund (insbesondere das BMDV) hat in den Jahren 2002 bis heute (August 2023) zahlreiche Forschungsprojekte beauftragt, die Themen aus dem Bereich „Barrierefreiheit im öffentlichen Verkehrsraum“ vertieft behandeln. Im Rahmen der Grundlagenanalyse wurden mehr als 30 Forschungsprojekte der letzten 20 Jahre (beginnend ab dem Jahr 2002 bis heute) analysiert. Während bei Forschungsvorhaben in den Jahren zuvor eine verbesserte Zugänglichkeit und Nutzbarkeit von Anlagen und Fahrzeugen für Menschen mit motorischen Einschränkungen im Vordergrund standen (z. B. die Entwicklung

und den Einsatz von Niederflurfahrzeugen), hatten in den jüngsten fünf bis zehn Jahren das Thema Digitalisierung im ÖPNV zunehmend an Bedeutung gewonnen. Durch digitale Dienste, wie Smartphone Apps, konnte insbesondere für blinde und sehbehinderte Menschen die Sicherheit und Teilhabe am Straßenverkehr durch eine verbesserte Navigation sowie die eigenständige Nutzung des ÖPNV verbessert bzw. erst ermöglicht werden. Seit kurzem spielt das Thema Künstliche Intelligenz (KI) eine wesentliche Rolle bei der Entwicklung digitaler Lösungen, z. B. für Informations- und Routingdienste. Beim autonomen Fahren ist (u. a.) die inklusive Nutzung fahrerloser Busse durch Jedermann – unabhängig von einer Mobilitätseinschränkung – Gegenstand von Untersuchungen. Gute Beispiele aus der Praxis motivieren erfahrungsgemäß andere Akteure zur Übernahme. Sie können auch dazu dienen, häufige Fehler zu vermeiden, und bestmögliche Lösungen zu finden, die auch im Detail überzeugen. Die Verbreitung erfolgt beispielsweise in Form anschaulicher Handbücher.

Zusammenfassend ist als Ergebnis der Grundlagenanalyse des rechtlichen Rahmens einschließlich von Planungsinstrumenten festzustellen, dass gemessen an den Maßnahmen gegenüber der ersten Evaluation des BGG wesentliche Fortschritte bei der barrierefreien Gestaltung des Verkehrs erreicht werden konnten.

3 Detailanalyse ausgewählter Bundesländer

Der Zustand der Barrierefreiheit im Verkehrsbereich lässt sich insbesondere in einem stark föderal geprägten Staat wie der Bundesrepublik nicht pauschal auf Bundesebene messen. Hier bietet es sich an, auch die Ebene der Bundesländer in den Blick zu nehmen, da einerseits der rechtliche Rahmen als auch die jeweilige praktische Ausgestaltung in den Bundesländern mitunter stark divergieren kann. Dabei können sämtliche Faktoren den jeweiligen Zustand der Barrierefreiheit in den Bundesländern bedingen. So ist neben den isolierten rechtlichen Rahmenbedingungen auf Landesebene auch von Interesse, welche Kontextbedingungen das zu analysierende Bundesland aufweist: handelt es sich um einen Stadtstaat oder ein Flächenland? Welche politischen und verwaltungstechnischen Prozesse charakterisieren das Bundesland? Wie gestaltet sich die Akteurslandschaft und wie finden die verschiedenen Interessen Einzug in die Prozesse? Sind diese geprägt durch Konsens oder Konflikt? Diese und weitere Fragen wurden in Gestalt der Bundesländeranalyse beleuchtet. Dabei ist es der Anspruch dieses Arbeitspaketes, beantworten zu können, inwieweit die zuvor genannten Merkmale die praktische Ausgestaltung der Barrierefreiheit im Bereich Verkehr und Mobilität beeinflussen sowie ob es tatsächlich Unterschiede zwischen den Bundesländern mit Blick auf Problemlagen rund um die barrierefreie Ausgestaltung des Verkehrsbereichs gibt. Die Ergebnisse der Interviews deuten indes darauf hin, dass es mehr Gemeinsamkeiten als Unterschiede und häufig ähnlich gelagerte Problemlagen über die drei untersuchten Bundesländer hinweg gibt.

Im Rahmen von Experteninterviews wurden die Landesbeauftragten für Menschen mit Behinderung der ausgewählten Bundesländer in ca. zweistündigen Gesprächen zu verschiedenen, an die oben aufgeworfenen Fragen angelehnten Themenkomplexe befragt. Die Landesbeauftragten gelten nicht nur als Experten auf dem Gebiet der Barrierefreiheit, auch können sie als Bindeglied zwischen Politik, Verwaltung und Zivilgesellschaft erachtet werden. Landesbeauftragte verfügen demnach über fundierte Einblicke in Strukturen und Prozesse sowie über sämtliche Aspekte im Zusammenhang mit Belangen von Menschen mit Behinderung.

Die Stichprobe der zu analysierenden Bundesländer ist seitens des Auftraggebers begrenzt auf drei auszuwählende Fälle. Das Procedere, das zur Auswahl der drei Bundesländer geführt hat, wird im Folgenden näher beschrieben. In den hier folgenden Ziffern wird der Fokus auf die Diskussion der Befunde der Bundesländeranalyse gelegt. Die Erkenntnisse aus den einzelnen Interviews werden inhaltlich gegenübergestellt. Am Ende dieses Abschnitts werden die Befunde eingeordnet und Schlüsse gezogen.

3.1 Auswahl der zu analysierenden Bundesländer

Im Rahmen von kleinen, nicht zufälligen Stichproben sind weitgehend trennscharfe und erschöpfende Indikatoren notwendig, um eine Auswahl treffen zu können, die ein adäquates Abbild der Grundgesamtheit darstellt. Der Fokus dieses Evaluationsprojektes liegt auf den rechtlichen Rahmenbedingungen, weshalb speziell dieser Indikator mit dem entsprechenden Gewicht in den Auswahlprozess eingeflossen ist. Die Auswahl der Bundesländer erfolgte in enger Anlehnung an die vollzogene Analyse des Rechtsrahmens, worunter auch Regelungen auf Landesebene gefasst sind (Abschnitt 1.4 und Anlage 1-5 Landesrecht (Auszüge)). Der Auswahlvorschlag wurde mit dem Auftraggeber abgestimmt. Folgende Indikatoren haben schließlich zur Auswahl der drei Bundesländer Berlin, Nordrhein-Westfalen und Sachsen geführt:

- Rechtsrahmen auf Landesebene: inwieweit gehen diese über das Bundesrecht hinaus, sind deckungsgleich oder bleiben hinter diesem zurück? Der Fokus hier liegt auf den ÖPNV-Gesetzen wie auch auf den Behindertengleichstellungs- respektive Inklusionsgesetzen der Länder;

- Aktionspläne zur Umsetzung der UN-BRK: Ausgestaltung des Mobilitätsbereichs;
- Existenz von Landesfachstellen für Barrierefreiheit;
- Geografie: Ost- oder Westdeutschland?
- Struktur: Flächenland oder Stadtstaat?
- Existenz von Förderrichtlinien auf Landesebene mit Zweckbindung der Barrierefreiheit.

3.1.1 Berlin

Berlin weist insbesondere aufgrund seines Mobilitätsgesetzes (MobG BE) einen besonders ausgeprägten, verkehrsträgerübergreifenden Rechtsrahmen auf und floss darüber hinaus als Stadtstaat in die Auswahl ein. Die Barrierefreiheit ist im MobG BE normativ besonders stark ausgestaltet. Neben umfassenden Bekenntnissen zu dieser¹⁹⁷ werden Umrüstungen¹⁹⁸, Bauarbeiten¹⁹⁹ und die Ausgestaltung der Vertriebswege²⁰⁰ geregelt. Regelungsgegenstand sind zudem die Festlegung von Standards, Maßnahmen und Prioritäten²⁰¹ und Anforderungen an Haltestellen²⁰². Bei der Aufstellung der Nahverkehrspläne ist der Landesbeirat für Menschen mit Behinderungen anzuhören²⁰³. Ferner wartet Berlin in Bezug auf den Mobilitätsbereich mit einem differenzierten Maßnahmenplan im Hinblick auf die Umsetzung der UN-BRK auf. Eine Fachstelle Barrierefreiheit ist seit der Neufassung des Gesetzes über die Gleichberechtigung von Menschen mit und ohne Behinderungen (Landesgleichberechtigungsgesetz) im September 2021 in § 31 LGBG BE vorgesehen.

3.1.2 Nordrhein-Westfalen

Nordrhein-Westfalen weist ein Nahverkehrsgesetz (ÖPNVG NRW) auf, das in Teilen über das auf Bundesebene im PBefG definierte Recht hinausgeht. Das Bekenntnis zur Barrierefreiheit des ÖPNV²⁰⁴ wird zum einen durch eine Bezugnahme auf die UN-BRK²⁰⁵ und zum anderen durch die Feststellung ergänzt, dass eine angemessene Verkehrsbedienung die Barrierefreiheit umfasst²⁰⁶ und eine barrierefreie Netzverknüpfung herzustellen ist²⁰⁷. Im Hinblick auf die Realisierung der Barrierefreiheit unter Verwendung öffentlicher Mittel werden spezielle Zuweisungen zur Herstellung von Barrierefreiheit vorgesehen²⁰⁸. Das Behindertengleichstellungsgesetz (BGG NRW) ist dagegen, insbesondere mit Blick auf das Verbandsklagerecht, weitgehend analog zum Bundesrecht ausgestaltet. Eine Landesfachstelle existiert in Form der „Agentur Barrierefrei NRW“, deren Aufgaben im BGG NRW definiert sind und die vom

¹⁹⁷ § 1 Abs. 1, § 4 Abs. 2, § 26 Abs. 2 Satz 3, Abs. 7 Satz 1 ff. MobG BE.

¹⁹⁸ § 26 Abs. 7 Satz 4 MobG BE.

¹⁹⁹ § 22 Abs. 3 MobG BE.

²⁰⁰ § 26 Abs. 3 Satz 5 MobG BE.

²⁰¹ § 29 Abs. 6 MobG BE.

²⁰² § 31, § 50 Abs. 6 Satz 2 MobG BE.

²⁰³ § 29 Abs. 9 Satz 2 MobG BE.

²⁰⁴ § 2 Abs. 8 ÖPNVG NRW.

²⁰⁵ § 8 Abs. 1 Satz 3 ÖPNVG NRW.

²⁰⁶ § 2 Abs. 3 ÖPNVG NRW.

²⁰⁷ § 2 Abs. 4 Satz 3 ÖPNVG NRW.

²⁰⁸ § 11 Abs. 2, § 13 Abs. 1 Nr. 5 ÖPNVG NRW.

Land gefördert wird; sie berät mitunter zu Barrierefreiheit im ÖPNV (§ 4 Abs. 4 BGG NRW). Ferner floss Nordrhein-Westfalen als westdeutsches Flächenland in die Analyse ein.

3.1.3 Sachsen

Sachsen weist einen insbesondere in Bezug auf das ÖPNV-Gesetz und hier v. a. mit Blick auf die Ausführungen zum Nahverkehrsplan einen hinter dem Bundesrecht zurückliegenden Rechtsrahmen auf. Zwar findet sich auch hier das Bekenntnis zur Barrierefreiheit.²⁰⁹ Ergänzend findet sich jedoch allein das Gebot der Anhörung des Beauftragten für die Belange von Menschen mit Behinderungen vor der Aufstellung des ÖPNV-Landesinvestitionsprogramms.²¹⁰ Das Verbandsklagerecht im Inklusionsgesetz ermöglicht keine Klagen gegen Verstöße im Bereich Verkehr und Mobilität.²¹¹ Der Aktionsplan zur Umsetzung der UN-BRK ist – relativ betrachtet – nicht sehr differenziert. Die Auswahl von Sachsen für die Analyse erfolgte als Repräsentant eines ostdeutschen Flächenlandes.

3.1.4 Zusammenfassung

Mit der hier beschriebenen Auswahl kann der Anspruch erfüllt werden, drei Bundesländer in die Analyse aufzunehmen, die insbesondere mit Blick auf den Rechtsrahmen ein ausreichendes Spektrum abbilden: Während Berlin einen betont ausgeprägten Rechtsrahmen (Mobilitätsgesetz) aufweist, der zunächst mal in quantitativer Hinsicht ausgesprochen häufig das Erfordernis der Barrierefreiheit benennt, hat Nordrhein-Westfalen ein zum Bundesrecht weitgehend analoges Regelungsrahmen vorzuweisen. Sachsen bleibt in Bezug auf die rechtliche Ausgestaltung in Teilen hinter Bundesrecht zurück. Aus dem Auswahlprozess geht nicht hervor, wie es um die praktische Ausgestaltung zur Barrierefreiheit im Verkehrsbereich in den Bundesländern bestellt ist. Dies ist im Wesentlichen das Erkenntnisinteresse der Interviews mit den Landesbeauftragten für Menschen mit Behinderung.

3.2 Interviews mit den Landesbeauftragten für Menschen mit Behinderung

3.2.1 Grundlagen und Modus der Befragung

Das hiesige Arbeitspaket weist im Wesentlichen einen qualitativen Charakter auf. „*Qualitative Forschung ist an der Subjektperspektive, an den ‚Sinndeutungen‘ des Befragten interessiert [...]. Typischerweise geht man in der qualitativen Forschung von Fallstudien aus oder arbeitet mit Stichproben von wesentlich kleinerem Umfang als in der quantitativen Sozialforschung. Dafür versucht man aber, stärker in die Tiefe zu gehen, die interviewten Personen ausführlich zu Wort kommen zu lassen und das gewonnene Material intensiver auszuwerten [...]*“ (Diekmann 2013, S. 531f.). Im Kern orientiert sich das hier zur Anwendung gekommene Vorgehen grob an dem der qualitativen Sozialforschung.

Die als Experteninterviews angelegten und mit einem Leitfaden vorstrukturierten Gespräche wurden in zehn Themenkomplexe untergliedert. Jeder Themenkomplex wurde dabei mit einer übergeordneten Frage eingeleitet. Sofern nicht im Rahmen der Einleitungsfrage beantwortet, wurden Aufrechterhaltungsfragen gestellt, welche die Sachverhalte weiter vertiefen und kanalisieren sollten. Wenn sich wäh-

²⁰⁹ § 2 Abs. 6 ÖPNVG SN.

²¹⁰ § 6 Satz 3 ÖPNVG SN.

²¹¹ In der Bundesrepublik Deutschland konnte keine Verbandsklage mit Blick auf Verstöße im Bereich Verkehr und Mobilität ermittelt werden. Unabhängig davon dient die Regelung dessen aber als geeigneter Indikator, festzustellen, inwieweit der jeweilige Regelungsrahmen auf Landesebene hinter dem des Bundes zurückbleibt oder über diesen hinausgeht.

rend des Gesprächs herausstellte, dass sich ursprünglich vorgesehene Einleitungs- oder Aufrechterhaltungsfragen erübrigt haben oder es aus Zeitgründen dienlich und inhaltlich vertretbar erschien, wurden einige wenige Fragen ausgespart. Im Vorfeld der Interviews wurde ein Interviewleitfaden erstellt, der sich strukturell in groben Zügen an Schiffers (2019) orientiert. Durch Verwendung eines strukturier-ten Interviewleitfadens (Anlage 1-1) konnte sichergestellt werden, dass jeden der drei interviewten Per-sonen ein thematisch weitgehend gleiches Fragen-Umfeld bereitet wurde und dadurch eine relative Vergleichbarkeit mit Blick auf die Analyse hergestellt werden konnte.

Die Interviews wurden virtuell durchgeführt, nach erfolgtem Einverständnis der befragten Personen aufgezeichnet und im Nachgang hauptsächlich paraphrasiert, da der Sinngehalt und weniger das exakt gesprochene Wort im Vordergrund steht. Nur wenn es dienlich schien, erfolgte eine wortgenaue Tran-skription einzelner Passagen im Interview. In der Folge wurden die drei paraphrasierten Interviews ge-genübertgestellt, um diese in Beziehung zueinander setzen und analysieren zu können. Dabei wurden die Antworten jeweils mit Schlagworten (in Anlehnung zum Kategoriensystem in der Analyse qualitati-ver Interviews) versehen.

3.2.2 Erkenntnisinteresse und Analyse

Im Wesentlichen konnten entlang der Ausführungen der interviewten Personen *praktische Einblicke* hinsichtlich des Zustandes der Barrierefreiheit im Bereich Verkehr und Mobilität in den Bundesländern gewonnen werden. Hier wurden, mit Blick auf alle zehn thematisierten Fragenblöcke, positive wie ne-gative Aspekte genannt. Neben den im Kern deskriptiven Zustandsbeschreibungen bestand ein weite-res Erkenntnisinteresse der Interviews in den impliziten, teils aber auch explizit formulierten *Forderun-gen* der Landesbeauftragten für Menschen mit Behinderung. Diese richten sich sowohl an die jeweilige Landes- wie auch an die Bundesebene sowie mittelbar auf die supranationale Ebene der Europäischen Union (EU).

Im Folgenden werden die wichtigsten der zehn Themenkomplexe bzw. Fragenblöcke²¹² schlaglichtartig in den Blick genommen. Dabei werden jeweils die aussagekräftigsten positiven wie negativen *Zu-standsbeschreibungen* als auch die zentralen *Forderungen* der Beauftragten in Bezug auf einen barriere-freien Bereich Verkehr und Mobilität hervorgehoben. Der darauffolgende Abschnitt 3.2.2.1 enthält in geraffter Form die Aussagen zu weiteren sechs Fragenblöcken.

3.2.2.1 Barrierefreiheit im Bereich Verkehr und Mobilität

3.2.2.1.1 Sachsen

Der Beauftragte von Sachsen²¹³ sieht den Zustand der Barrierefreiheit im Bereich Verkehr und Mobilität als grundsätzlich gut an und befindet, der Veränderungsbedarf liege eher im kleinteiligen Bereich. Seit dessen Berufung als Beauftragter im Jahr 2005 sei das Thema stärker in den Fokus gerückt und man habe die entsprechenden Strukturen im Freistaat geschaffen. Während im Schienenpersonennahver-

²¹² Das sind die Themenkomplexe: Barrierefreiheit im Bereich Verkehr und Mobilität; Rechtsrahmen: Bundes- und Landesebene; Barrierefreiheit und ÖPNV; Akteure und ihre Rollen. Der Interviewer bezog sich (mit Ausnahme des Bereichs Barrierefreiheit und ÖPNV) immer explizit auf den gesamten Bereich Verkehr und Mobilität. Trotz dessen lag der Fokus seitens der Interviewten zumeist auf dem ÖPNV.

²¹³ In der hiesigen Analyse wird auf die ausgeschriebene, z. T. unterschiedlich ausfallende Amtsbezeich-nung der jeweiligen Beauftragten verzichtet, daher ist folgend der einfacheren Darstellung wegen nur von der/die/dem Beauftragte(n) die Rede.

kehr (SPNV) konkrete Ergebnisse erzielt worden seien, gebe es noch erhöhten Handlungsbedarf im Bereich des Individualverkehrs. Die weitaus größte Herausforderung liege darin, den ländlichen Raum stärker an die Ballungszentren (Chemnitz, Dresden, Leipzig) anzubinden. Die teils schlechte Anbindung des ländlichen Raums sei als ein deutliches Merkmal fehlender (geografischer) Barrierefreiheit zu erachten. Eine weitere zentrale Forderung bezieht sich auf den SPNV. Hier sei es in der Zukunft besonders wichtig, Barrierefreiheit in den Ausschreibungstexten fest zu verankern. Es müsse nicht das günstigste, sondern das wirtschaftlich vertretbarste Angebot beauftragt werden, das die Erfordernisse der Barrierefreiheit umfassend berücksichtigt.

3.2.2.1.2 Berlin

Die Beauftragte von Berlin empfindet den Zustand der Barrierefreiheit als durchwachsen. Sie merkt aber an, dass es für Stadtstaaten generell leichter sei Barrierefreiheit umzusetzen als für Flächenländer. Es gebe durchaus positive Entwicklungen, insbesondere im Berliner ÖPNV: Die akustische Fahrgastinformation, die alternative barrierefreie Beförderung (ABB) sowie der für Berlin typische Sonderfahrdienst (SFD) seien da prägend. Es gebe allerdings noch Nachsteuerungsbedarf bei Bushaltestellen, Aufzügen sowie im Schienenpersonenfernverkehr (SPFV). Bei letztgenanntem seien unter anderem die eingeschränkten oder ausgedünnten Mobilitätsbegleitdienste sowie verschiedenartig lautende Türöffnungs- und Schließungssignale, vor allem aber die unterschiedlichen Bahnsteighöhen zu monieren. Bei Bahnsteighöhen sowie Türöffnungs- und Schließungssignalen seien europäische Lösungen anzustreben. In Bezug auf den Fußverkehr gebe es „massive Probleme“ aufgrund der Präsenz von Elektro-Tretrollern, worunter hauptsächlich vulnerable Gruppen, insbesondere seheingeschränkte und alte Menschen zu leiden hätten. Hinsichtlich des motorisierten Individualverkehrs (MIV) bringe das Thema Flächenkonkurrenz im ruhenden Verkehr Probleme mit sich (Beispiel: wegfallende Behindertenparkplätze aufgrund der Umverteilung des Straßenraums). Ferner sei es wichtig, auch Bedarfsverkehre (on demand) barrierefrei zu gestalten. In Berlin sei übergeordnet das Problem der zweigeteilten Verwaltung hemmend, indem der Senat das Geld stelle und die Bezirke für die Umsetzung verantwortlich seien.

3.2.2.1.3 Nordrhein-Westfalen

Die Beauftragte von Nordrhein-Westfalen betont, dass es in allen Bereichen noch „Luft nach oben“ gebe. Im ÖPNV habe man in den letzten Jahren viel geschafft. Ein großes Problem seien aber die Bahnhöfe, bei denen der Bund in der Pflicht sei. Das Beispiel des Dortmunder Hauptbahnhofes zeige dies sehr eindrücklich: Die Menschen mit entsprechender Beeinträchtigung erreichten die Bahnsteige nur per Lastenaufzug. Ein großes Handlungserfordernis ergebe sich – z. B. mit Blick auf den ÖPNV – durch die „regionalen Trägerstrukturen“. Jeder mache „sein eigenes Ding“. Demnach sei es wichtig, einen übergeordneten, landesweiten Träger zu etablieren, um die Vernetzung über kommunale Grenzen hinweg voranzutreiben. Daraus ergäben sich auch Verbesserungen für die Barrierefreiheit. Zunächst sei aber eine zentrale Stelle auf Landesebene mit Blick auf Fragen der Barrierefreiheit wichtig, an die beispielsweise Beschwerden angetragen werden könnten. Generell wolle man barrierefreies Wohnen für Menschen mit Behinderung primär in den Ballungsräumen umsetzen, da hier die Verkehrsinfrastruktur und die Mobilität besser sei als im ländlichen Raum – und somit auch in höherem Maße die gesellschaftliche Teilhabe gewährleistet sei.

3.2.2.2 Rechtsrahmen: Bundes- und Landesebene

3.2.2.2.1 Berlin

Die Beauftragte von Berlin konstatiert, der gültige Rechtsrahmen sei so nicht ausreichend, wenngleich es gute Fortschritte gegeben habe. Mit Blick auf das PBefG beispielsweise im Bereich der Fernbusse oder bei den gebündelten Bedarfsverkehren in kommunaler Trägerschaft. Darüber hinaus habe man in

Berlin den Gestaltungsspielraum der Bundesländer in Form des Mobilitätsgesetzes gut genutzt. Nachsteuerungsbedarf gebe es vor allem bei Taxis und Bedarfsverkehren (on demand) in privater Hand. Von gut 8.000 Taxis in Berlin sei gerade mal eine niedrige zweistellige Zahl barrierefrei. Eine zentrale Forderung ist, Barrierefreiheit im Rahmen der Neuanschaffung von Elektrofahrzeugen zwingend vorzuschreiben („ein Abwasch“). Eine weitere exemplarische Forderung bezieht sich auf den Schienenverkehr, konkret auf die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO). Diese sei mit Blick auf Barrierefreiheit zu schwammig formuliert. Es brauche klare Indikatoren mit eindeutigen Konsequenzen bei Nichtberücksichtigung. Man komme im Schienenverkehr „nicht voran“. Als wirkmächtig wird das Instrument der EU-Richtlinie erachtet. Bei Nicht-Umsetzung einer Richtlinie koste es für die Mitgliedsstaaten jeden Tag viel Geld. Im Hinblick auf die UN-BRK passiere zu wenig. Diese besitze nicht die Rolle, die ihrer Bedeutung als Bundesrecht angemessen wäre. Relativ betrachtet komme man in Bezug auf die direkte Praxis mit Landesgesetzen grundsätzlich weiter.

3.2.2.2 Nordrhein-Westfalen

Die Beauftragte von Nordrhein-Westfalen²¹⁴ bemerkt, dass es aus ihrer Sicht wie auch aus Werte der Koordinierungsstelle (vgl. zur Koordinierungsstelle auch Abschnitt 3.2.2.5.3) nichts Auffälliges gebe, wo man aktuell nachsteuern müsse. Der Rechtsrahmen sei soweit ausreichend; auch aus Sicht der Verbände sei da – mit Ausnahme konkreter Situationen – kein großer Bedarf gegeben. Was die praktische Umsetzung des Rechtsrahmens angeht, so sei aber auch hier noch „viel Luft nach oben“. Man könne nicht sagen, dass die Barrierefreiheit dem BGG, dem PBefG oder der UN-BRK immer vollumfänglich gerecht würde. Grundsätzlich gebe es zwei Impulsgeber hinsichtlich Barrierefreiheit im Bereich Mobilität: Die politische Ebene und die Ebene der Behindertenverbände. Exemplarisch dafür stehe eine gemeinsame Resolution der Landesarbeitsgemeinschaft Selbsthilfe Nordrhein-Westfalen (LAG SH NRW) mit dem Verkehrsministerium von Nordrhein-Westfalen von November 2018. Im Vorfeld der Resolution hätten beide Akteure gemeinsam den Rechtsrahmen wie auch den Bereich ÖPNV mit Blick auf Fragen der Barrierefreiheit beleuchtet und den Beschluss auf den Weg gebracht. Die Zusammenarbeit habe gut funktioniert, beide Seiten hätten im Einvernehmen gehandelt. Dies zeige, dass beide Ebenen als Impulsgeber nur im Kontext zu sehen seien.

3.2.2.3 Sachsen

Der Beauftragte von Sachsen bescheinigt dem gültigen Rechtsrahmen ausreichend zu sein. Dies betreffe sowohl die Bundesgesetzgebung als auch die Übersetzung derer im Freistaat Sachsen. Allerdings gebe es im Freistaat darüber hinaus keine zusätzlichen Initiativen, Alleinstellungsmerkmale zu formulieren. Was als deutliches Manko angesehen werden könne, sei der fehlende Zugriff des BGG auf Bundesebene wie auch des sächsischen Inklusionsgesetzes auf den privaten Sektor. Dafür sei seitens der Menschen mit Behinderung kein Verständnis gegeben. Grundsätzlich sei der gültige Rechtsrahmen durchaus als Impulsgeber für die Umsetzung der Barrierefreiheit zu erachten, die Umsetzung sei aber schwierig. Die drei in 2011 gestarteten Projektgruppen, die sich der Mobilität in Regionen widmen, seien als Sprachrohr für Menschen mit Behinderung als wichtiger Impulsgeber für Aspekte der Barrierefreiheit einzuordnen. Die regional aufgeteilten Gruppen (Chemnitz, Dresden, Leipzig, jeweils zzgl. Umland) seien mit Fördermitteln ausgestattet. An Treffen der Gruppen nähmen Vertreterinnen und Vertreter der Ministerien, der Zweckverbände und Verkehrsverbände teil und es fänden regelmäßige Beratungen statt. Hinsichtlich der Umsetzung der UN-BRK merkt der Beauftragte von Sachsen an, dass

²¹⁴ Anmerkung: Die Beauftragte ist im Übrigen auch Beauftragte für Patientinnen und Patienten. Der Fokus ihrer Arbeit liege in dieser Wahlperiode stärker im Gesundheitsbereich und weniger im Verkehrsbereich.

man sich 2009 zu sehr auf den Bildungssektor konzentriert habe. Dahingegen sei unter anderem das Thema Verkehr noch nicht bis in die letzte Gemeinde diskutiert worden. In den Kommunen sei das Thema nicht so präsent, nicht zuletzt aufgrund des Spannungsverhältnisses zwischen dem Erfordernis der Selbstverwaltung auf der einen und den fehlenden Mitteln auf der anderen Seite. In Sachsen wende sich die Staatsregierung nun mehr den Kommunen zu und lege den Fokus vermehrt auf die ländlichen Regionen.

3.2.2.3 Barrierefreiheit und ÖPNV

3.2.2.3.1 Berlin

Die Beauftragte von Berlin hat schon in der allgemeinen Beschreibung der Barrierefreiheit besonders stark den ÖPNV in den Blick genommen (vgl. Abschnitt 3.2.2.1.2), hier wolle sie aber folgende zwei positiven Aspekte noch einmal hervorgehoben wissen: die ÖPNV-Flotte (konkreter Bezug auf Fahrzeuge) sei weitgehend barrierefrei und es gebe die akustische Fahrgastinformation. Auf einem guten Weg seien die U-Bahnhöfe, hier gebe es eine Auflistung der Ausnahmen, inkl. Begründung, wenn diese nicht barrierefrei sind und sein können. Schwierig sei es noch im Bereich der Aufzüge, bei der Anbindung der S-Bahn und des SPFV wie auch in Bezug auf die Bushaltestellen, hier gebe es noch deutlichen Nachsteuerungsbedarf – vor allem da, wo der Ein- und Ausstieg in der Fahrbahnmitte stattfindet. Ein weiteres Problem sei die Führung des Radverkehrs: solle dieser vor der Haltestelle, hinter der Haltestelle oder auf der Straße geführt werden? Unter anderem dies zeige, dass es eine Menge ungelöster Probleme gebe und man von vollständiger Barrierefreiheit noch weit entfernt sei. Hinsichtlich der Verbandsklage bemerkt Berlin, dass eine Klage für Verbände finanziell schwierig sei, es gebe zu viele Risiken und darüber hinaus handle es sich lediglich um eine Feststellungsklage. Die zwei zentralen Forderungen lauten demnach: es brauche einen Sanktionsmechanismus sowie eine Risikoabsicherung für Verbände. Erst wenn diese beiden Probleme gelöst seien, könne man über ein Verbandsklagerecht reden.

3.2.2.3.2 Nordrhein-Westfalen

Die Beauftragte von Nordrhein-Westfalen sieht die Hauptfragestellung darin, wie schnell die Barrierefreiheit wiederherstellenden Maßnahmen umgesetzt würden. Am Beispiel defekter Aufzüge oder Rolltreppen zeige sich sehr deutlich, wie langwierig die Umsetzung von Reparaturmaßnahmen sei. Das Problem liege darin, dass das Problem gelöst werden *könne*, es aber nicht sofort gelöst werden *müsse*. Demnach sei die Forderung, auf Landesebene einen Kontrollmechanismus einzuführen, der die Probleme dann von anderer Ebene klar benennt und Betroffene dahingehend unterstützt. Hinsichtlich des Zieldatums 1. Januar 2022 hebt die Beauftragte positiv hervor, dass mit dem Datum ein konkreter Termin genannt sei, dies erhöhe die Verbindlichkeit und den Druck. Die Vermutung sei, dass die Coronapandemie häufig als Grund vorgeschoben werden würde, wenn Maßnahmen zur Herstellung der Barrierefreiheit nicht umgesetzt worden seien. Mit den kommunalen Aufgabenträgern sei die Beauftragte hinsichtlich des 1. Januar 2022 und der Implikationen für den ÖPNV bislang nicht im Austausch gewesen.²¹⁵ Generell stütze die Beauftragte das Erfordernis der Benennung und Begründung von Ausnahmen der Barrierefreiheit im Nahverkehrsplan, könne aber im konkreten dazu keine Aussagen treffen. Dennoch sei es wichtig, dass die Ausnahmen mit Fristen versehen seien, deren Einhaltung wiederum von der Landesebene kontrolliert werden müssten.

²¹⁵ Am 13.09.2021 stehe ein Treffen mit den kommunalen Beauftragten an, auf dem das Thema *Barrierefreiheit im ÖPNV* diskutiert werden könne. Da das Interview vorher geführt wurde, sind etwaige Erkenntnisse des Treffens nichtberücksichtigt worden.

3.2.2.3.3 Sachsen

Der Beauftragte von Sachsen betont, die Lage im sächsischen ÖPNV sei aufgrund des Wirkens der vielen Akteure in abgestimmten Prozessen gut. Beispielhaft gehe es darum, Kompromisse zu lernen, wie etwa im Hinblick auf die Kontroverse zwischen Sehbehinderten bzw. blinden Menschen und Rollstuhlfahrern im Zusammenhang mit der Bordhöhe von 3 cm bei Fahrbahnüberquerungen. Generell müsse man bei der Barrierefreiheit Abstriche im ländlichen Raum machen. Hinsichtlich des Zieldatums 1. Januar 2022 bemerkt Sachsen, dass die vollständige Barrierefreiheit bis dahin zwar wünschenswert, aber eben nicht umzusetzen sei, die Kommunen ächzten unter dieser Vorgabe. Deshalb habe man sich, in enger Abstimmung mit den drei Projektgruppen (vgl. Abschnitt 3.2.2.2.3) und den Behindertenverbänden, auf das Jahr 2030 geeinigt und dies im Landesverkehrsplan 2030 festgeschrieben²¹⁶. Für eine frühere Realisierung, beispielsweise im Zusammenhang mit Haltestellen, dauerten die Prozesse – von der Planung bis zum tatsächlichen Bau – in Deutschland zu lange. Eine Verbandsklage wegen Verstößen gegen die Barrierefreiheit sei bislang nicht angestrengt worden²¹⁷.

3.2.2.4 Akteure und ihre Rollen

3.2.2.4.1 Berlin

Die Beauftragte von Berlin befindet mit Blick auf die Zivilgesellschaft, dass Menschen mit Behinderung deutlich weniger stark aufgestellt seien als andere Interessensgruppen, beispielsweise die der Radfahrenden oder im Vergleich zu Wirtschaftsakteuren, beispielsweise die privaten Mobilitätsanbieter (Elektro-Tretroller, Sharing-Dienste). Vor allem Menschen mit Behinderung, die sich nicht selbst vertreten können, seien unterrepräsentiert. Die Interessen blinder und sehbehinderter Menschen sowie die von Rollstuhlnutzenden seien hingegen recht stark vertreten. Generell sei zu beanstanden, dass die Beteiligungsprozesse nicht barrierefrei ausgestaltet seien, auch mit Blick auf Online-Beteiligungsformate. In Richtung der Verwaltungsebene stellt die Beauftragte von Berlin fest, Barrierefreiheit sei zwar wichtig, aber andere Themen seien eben wichtiger. Mit Blick auf den Grad der Offenheit bzw. der konsequenten Verfolgung der Aspekte von Barrierefreiheit in den Verwaltungen zeige sich ein unterschiedliches Bild, das sei eine Frage der Themenkonkurrenz: da, wo es keine Konkurrenz gebe, seien auch wenig Probleme zu verzeichnen. Die Konkurrenz sei aber vor allem zwischen dem Rad- und Fußverkehr offenbar, hier gebe es Zielkonflikte (vgl. Abschnitt 3.2.2.1.2). In den Koalitionsvereinbarungen (Berlin) sei vorgesehen gewesen, ein Mobilitätskonzept zu erstellen, dies sei wohl nicht nur der Pandemie geschuldet, dass dies bis heute nicht existiere. Es lasse sich resümieren, dass Barrierefreiheit häufig „den Kürzeren“ ziehe.

3.2.2.4.2 Nordrhein-Westfalen

Die Beauftragte von Nordrhein-Westfalen benennt die maßgeblichen Akteure, die über die LAG SH NRW verankert seien. Es gebe nicht das *eine* Beeinträchtigungsbild, weshalb eine Einbindung sämtlicher Betroffenenverbände wichtig sei, diese seien die Experten in eigener Sache. Die LAG SH NRW tausche sich regelmäßig mit dem Verkehrsministerium aus. Übergeordnet sei die *Agentur Barrierefrei NRW* als Landesfachstelle zu nennen, die als neutraler Akteur das Thema Barrierefreiheit betrachte und Beratungsleistungen anbiete. Auf Landesebene könne die Beauftragte immer wieder den „Finger in die

²¹⁶ Informationen zum Umgang mit den Ausnahmen nach § 8 Abs. 3 Satz 4 PBefG fehlen, da diese dem Beauftragten im Detail nicht geläufig seien.

²¹⁷ Zwar regelt § 11 Abs. 2 SächsInklusG das Verbandsklagerecht, aber nicht in Bezug auf Verstöße im Bereich Verkehr und Mobilität.

Wunde“ legen, sonst gebe es aber wenig Aktionsräume in Politik und Verwaltung. Dies zeige sich besonders auf der kommunalen Ebene, die Beiräte als auch die kommunalen Beauftragten hätten eine beratende Funktion, aber kein Stimmrecht. Mit Blick auf die Verwaltung sei wichtig, dass hier auch Menschen mit Beeinträchtigung oder Behinderung arbeiteten, dann sei man gar nicht mehr mit der Frage konfrontiert, ob man sich dem Thema Barrierefreiheit in der Mobilität überhaupt widme, das sei dann selbstverständlicher. Ferner müsse man in den Verwaltungen von Anfang an für das Thema sensibilisieren – beispielsweise bei Auszubildenden in der Einführungswoche –, das werde aber immer wieder vergessen. Bei den politischen Akteuren – in den Ausschüssen – sei das Thema Barrierefreiheit (im Verkehr) nicht sehr präsent. Die Abgeordneten würden meist erst darauf aufmerksam, wenn es viele Stellungnahmen zum Referentenentwurf eines Gesetzes gebe. Mit Blick auf die Landesregierung sei aber der sie beratende Inklusionsbeirat zu erwähnen, dem neben weiteren auch ein Fachbeirat zur Barrierefreiheit sowie zur Partizipation untergeordnet sei; der Inklusionsbeirat bündele die entsprechenden Impulse aus den Fachbeiräten und gebe diese im konkreten Fall an das Verkehrsministerium weiter.

3.2.2.4.3 Sachsen

Der Beauftragte von Sachsen identifiziert drei maßgebliche Akteure in der Zivilgesellschaft. Da sei zum einen die Landesarbeitsgemeinschaft Selbsthilfe Sachsen e. V., der Behindertenverband Leipzig e. V. sowie der Sozialverband VdK in Chemnitz. In den Kommunen seien es die Behindertenbeiräte, die den sächsischen Landesbeirat für Menschen mit Behinderung spiegelten. Die Zivilgesellschaft sei über die Beiräte (und den Landesbeirat) eingebunden und in Richtung der Verwaltung arbeite man zusammen mit den Ministerien. Auf Akteursebene der Kommunen nimmt der Beauftragte von Sachsen eine gewisse Reserviertheit wahr, diese seien nicht so offensiv, da oft soziale Themen überwiegen und weniger der Mobilitätsbereich. Dies lasse sich gut erkennen am Beispiel der Elektro-Tretroller, deren Verbannung sich viele Menschen mit Behinderung aufgrund des Risikos, das insbesondere die auf Gehwegen abgestellten Elektro-Tretroller bedeuteten, wünschten. Dies würde dann von den Betroffenen an die Kommunen herangetragen, die das Thema allerdings nicht im Fokus hätten. Hinsichtlich des Grads der Offenheit bzw. der konsequenten Verfolgung der Aspekte von Barrierefreiheit in den Verwaltungen identifiziert der Beauftragte von Sachsen ein starkes Spannungsverhältnis zwischen Planung und konkreter Umsetzung z. B. von Bauvorhaben, dies zeige sich am Beispiel des City-Tunnels Leipzig, dieser sei barrierefrei geplant gewesen, bei dessen Fertigstellung sei hingegen offenkundig geworden, dass dieser für Menschen mit Behinderung aufgrund von Treppen nicht nutzbar gewesen sei; ein Umbau sei in der Folge nötig gewesen. Dies zeige sich an vielen weiteren Beispielen wie Kreisverkehren und Haltestellen. Hauptkritikpunkt in Richtung der Verwaltungsakteure sei die fehlende Kontrolle der Maßnahmen, insbesondere derer, die über Fördermittel realisiert worden seien. Dies sei ein generelles Problem.

3.2.2.5 Weitere Themenkomplexe

3.2.2.5.1 Rolle der/des Landesbeauftragten für Menschen mit Behinderung

Hinsichtlich der Wahrnehmung der Rolle der/des Landesbeauftragten für Menschen mit Behinderung sehe *der Beauftragte von Sachsen* sich grundsätzlich gut in Verwaltungs- und Gesetzgebungsprozesse eingebunden, was auch damit zusammenhänge, dass der Beauftragte direkt der Staatskanzlei zugeordnet sei, alle Kabinettsvorlagen gingen zunächst „über den Tisch“ des Beauftragten. Ohne dessen Zustimmung erfolge auch keine Freigabe des Landesinvestitionsplans (ÖPNV). Generell sei der zeitliche Druck – insbesondere vor der Sommerpause – hoch. Die dringendste Aufgabe aus Sicht des Beauftragten sei die Anbindung des ländlichen Raums an die Metropolen als Element der geografischen Barrierefreiheit.

Die *Beauftragte von Berlin* bemerkt, die Einbeziehung in die Verwaltung sei gut, insbesondere in den letzten Jahren sei eine Intensitätssteigerung der Einbindung erkennbar. Aber ein Hemmnis ergebe sich insbesondere aus der Ressourcen-Frage, die eine große Bremse sei ebenso wie kurze Fristen; es brauche eine zentrale Stelle im LFB-Bereich (Landesbeauftragte für Menschen mit Behinderung), die vor allem die Koordination mit den Bezirken im Blick habe. Als dringendste Aufgabe aus Sicht der Beauftragten sei die Lösung des Interessenkonfliktes zwischen dem Radverkehr und Belangen von Menschen mit Behinderung, der Flächenkonkurrenz und den Herausforderungen im Zusammenhang mit neuen Formen der Mobilität (Stichwort Elektro-Tretroller).

Die am Ministerium für Arbeit, Gesundheit und Soziales angesiedelte *Beauftragte von Nordrhein-Westfalen* sieht sich als Netzwerkerin für alle Bereiche, als Bindeglied zwischen Ministerium und Ansprechpartnerin für die Verbände und betroffene Einzelpersonen. Sie genieße eine gewisse Neutralität und handele unabhängig, sie sehe sich ausreichend eingebunden, betont aber, dass es wichtiger sei, dass die Experten in eigener Sache intensiv eingebunden seien; diese seien es, die wissen, wo es in der Mobilität hake und von denen die entsprechenden Impulse ausgingen. Das wichtigste Ziel sei, die Menschen dazu zu bewegen, mitzubestimmen und zu gestalten. Die dringendste Aufgabe aus Sicht der Beauftragten sei das Thema Zugänglichkeit an Bahnsteigen, Funktionsfähigkeit von Aufzügen und die Präsenz von Servicekräften, denen auch ein gesamtgesellschaftlicher Nutzen zukomme.

3.2.2.5.2 Förderprogramme und ihre Wirkung

Die *Beauftragten von Sachsen* und *Berlin* fordern gleichermaßen, dass in Förderprogramme mit Verkehrsbezug die Barrierefreiheit als hartes Kriterium verpflichtend zu implementieren sei. Da, wo öffentliche Gelder reinfließen (Beispiel Deutsche Bahn), müsse es eine hundertprozentige Barrierefreiheit geben (*Berlin*), in keinem Förderprogramm dürfe Barrierefreiheit fehlen; und solange Barrierefreiheit kein immanenter Bestandteil des Denkens sei, müsse man es über Zuwendungsvoraussetzungen regeln (*Sachsen*). Die *Beauftragte von Berlin* betont darüber hinaus, Förderprogramme seien nur dann wirksam, wenn auch ein Veränderungsbewusstsein vorliege, denn das Anzapfen von Förderprogrammen sei eben grundsätzlich freiwillig.

Der *Beauftragte von Sachsen* hebt positiv das ÖPNV-Landesinvestitionsprogramm hervor, das konkrete Maßnahmen beschreibe, dabei aber auch zu viele Spielräume biete. Negativ zu bewerten sei hingegen die unzureichende Vergaberichtlinie in Sachsen, soziale Kriterien hätten schlicht nicht den Stellenwert. Eine ungleiche Verteilung würde von den Betroffenen im Rahmen des Programms *1.000 Bahnhöfe* wahrgenommen, von welchem in Sachsen nur fünf oder sechs Bahnhöfe profitierten; der einzelne Mensch müsse im Mittelpunkt stehen, nicht die Frequenz an den Bahnhöfen.

Die *Beauftragte von Nordrhein-Westfalen* fordert, dass man insbesondere im Vorfeld eines Förderprogramms die Betroffenen, die entsprechenden Beiräte sowie die Beauftragte selbst in die Formulierung dessen einbeziehen müsse. Diese müssten aktiv mitgestaltet werden. Ferner sei ein Begleitgremium wichtig, um während der Laufzeit bewerten zu können, ob man noch nachsteuern müsse. Gesellschaft verändere sich schnell, darauf müssten auch langlaufende Förderprogramme reagieren können. In den konkreten Formulierungen müsse hinsichtlich des Erfordernisses der Barrierefreiheit ein *Muss* stehen, kein *Kann* mehr. Man müsse sich vor Augen führen, dass jeder davon profitiere – nicht nur Menschen mit Behinderung.

3.2.2.5.3 Partizipation und Beteiligung von Menschen mit Behinderung

Hinsichtlich der Partizipation von Menschen mit Behinderung bemerkt der *Beauftragte von Sachsen*, er hole sich im Rahmen eines Gesetzentwurfes auf Referatsebene immer den Rat einer kleinen Arbeitsgruppe ein, deren Anmerkungen er dann in der Stellungnahme zum Entwurf verankere. In Bezug auf

öffentliche Anhörungen im Gesetzgebungsprozess seien es meist nur drei bis vier Leute, die die Anhörungen wahrnahmen, was aber grundsätzlich ein positives Qualitätsmerkmal sei, da es sich hier um Spezialisten handele, deren Forderungen auch argumentativ unterfüttert seien. Im Bereich Bauen sei die Einbindung von Menschen mit Behinderung in konkreten Projekten schon sehr gut, aber bei Mobilitätsprojekten gebe es noch Nachholbedarf.

Die Beauftragte von Berlin hebt die Einbeziehung des Mobilitätsbeirats im Rahmen des Entstehungsprozesses des Mobilitätsgesetzes positiv hervor – dies habe Berlin gewissermaßen freiwillig gemacht, ohne dass es eine gesetzliche Grundlage dafür gegeben habe. Es sei inzwischen einfacher, sich Mitwirkung zu erkämpfen. Negativ zu bewerten sei aber der Umstand, dass die Verwaltung offenbar auf Expertenwissen verzichte. Die Verbändeanhörung würde zwar wahrgenommen, aber es würde Sinn machen, im Gesetzgebungsprozess wesentlich früher auf das Expertenwissen zurückzugreifen. Demnach sei die Forderung eine deutlichere rechtliche Ausgestaltung, z. B. mit Blick auf eine andere Form der Verbändeanhörung sowie eine frühzeitigere Einbindung (im Arbeitsentwurf) *aller* Menschen mit Behinderung – und nicht nur jener, die sich selbst vertreten können.

Die Beauftragte von Nordrhein-Westfalen betont explizit die Koordinierungsstelle (§ 8 IGG NRW): hier wurde bei der Umsetzung des Bundesteilhabegesetzes die Gelegenheit genutzt, ebenjene Stelle zu installieren. Vor jedem Gesetzentwurf im Allgemeinen und dem Kabinettsbeschluss im Besonderen finde eine Beteiligung der Verbände statt, die Koordinierungsstelle gehe in die Verbände rein, dann bestünde für diese wiederum die Möglichkeit, ihre Stellungnahme zum Entwurf zu platzieren. Dies gewährleiste, dass man nicht vor vollendete Tatsachen gestellt werde. Allerdings sei die Frist meist sehr knapp bemessen, man müsse die ehrenamtlichen Strukturen der Verbände berücksichtigen und diesen dann vier bis sechs Wochen einräumen.

3.2.2.5.4 Prozesse: Konfliktpotential oder Konsens?

Der Beauftragte von Sachsen schildert, es handele sich um ein Thema, das zwar konfliktbeladen sei, in Sachsen aber i. d. R. im Konsens ende. Man sei an der Sache orientiert, verwende dabei aber deutliche Worte; Bösartigkeit erlebe man nicht. Die Berichterstattung in der Presse hingegen sei in Teilen sehr aufgeladen. Fehlende Barrierefreiheit oder mit ihr im Zusammenhang stehende Vorfälle (z. B. zu niedrig aufgehängte Baustellenschilder und daraus erfolgte Kollision eines Sehbehinderten mit demselben) würden oft über die Medien vor Ort ausgetragen.

Die Beauftragte von Berlin konstatiert, es gebe zwei große Bereiche, die Konfliktpotential hervorrufen würden. Zum einen sei es das z. T. immer noch fehlende Bewusstsein der Menschen, beispielsweise im Rahmen der Erarbeitung von Konzepten und Studien, wo man an die Belange von Menschen mit Behinderung dann häufig nicht gedacht habe. Senioren seien eher noch präsent, Menschen mit Behinderung hingegen seien im öffentlichen Raum unterrepräsentiert. Das Merkmal „Behinderung“ gelte als stark prekär. Zum anderen sei es auch hier die Ressourcenfrage, die eine Rolle spiele. Diese seien bei Betroffenen oft weniger oder gar nicht vorhanden, sodass die Platzierung ihrer Interessen schwerer falle. Wenn deswegen ein Problem nicht beschrieben werde, dann tauche es in der Debatte eben nicht auf. Insofern keimten zwar keine Konflikte auf, aber ein Konsens sei daher ebenso schwer anzustreben.

Die Beauftragte von Nordrhein-Westfalen betont einmal mehr den positiven Umgang zwischen Verkehrsministerium und der LAG SH NRW im Hinblick auf die Entwicklung einer gemeinsamen Agenda zur Barrierefreiheit im ÖPNV und an Bahnhöfen. Im Rahmen derer sei einvernehmlich gehandelt worden. Es werde seitens des Verkehrsministeriums fortwährend geprüft, was mit der LAG SH vereinbart worden sei. Hinsichtlich der Kontroverse um die Elektro-Tretroller im öffentlichen Raum („als Störfaktor, der auch Unfälle verursache“) bemerkt die Beauftragte, Herr Minister Wüst sei bereits im Dialog mit den Anbieterfirmen, er gehe das Thema an, damit Elektro-Tretroller keine Barrieren mehr für Menschen mit Behinderung darstellten. Generell sei zu konstatieren, dass die Prozesse im Land Nordrhein-

Westfalen gut liefen, was insbesondere an den Fachbeiräten liege, in denen auch die Ministerien vertreten seien. Ferner habe man bei den Menschen mit Behinderung, in Form der Verbände, einen sehr stimmungswichtigen Bereich, was beispielsweise im Patientenbereich anders aussehe.

3.2.2.5.5 Landesfachstelle Barrierefreiheit und Aktionspläne

Die Erkenntnisse aus den beiden übrigen Themenkomplexen *Landesfachstelle Barrierefreiheit* und *Aktionspläne* werden hier zusammengefasst dargestellt, da insbesondere der erste der beiden genannten Bereiche nur einen geringen Mehrwert schaffen konnte. Die Erkenntnisse zu den Aktionsplänen hingegen werden ein Stückweit differenzierter dargestellt werden können. Während in Sachsen und Berlin keine die Aspekte der Barrierefreiheit betreffenden Landesfachstellen existieren, gebe es in Nordrhein-Westfalen die „Agentur Barrierefrei“, die auch den Verkehrsbereich abdecke und auch mit der Beauftragten im Austausch stehe. In Berlin sei eine Landesfachstelle geplant, diese müsse aber mit den nötigen Mitteln und der entsprechenden Verbindlichkeit ausgestattet sein. In Sachsen gebe es aktuell keinen politischen Willen für eine Landesfachstelle.

In allen drei Bundesländern existieren Aktionspläne zur Umsetzung der UN-BRK, die aktuell fortgeschrieben bzw. neu aufgestellt werden. Der Beauftragte von Sachsen betont die darüberhinausgehenden Aktivitäten, beispielsweise mit Blick auf den „Bericht zur Lage der Menschen mit Behinderung in Sachsen“ oder das Sächsische Inklusionsgesetz (SächsInklusG), das vorsieht, pro Schwerbehindertem in Sachsen 70 Euro pro Jahr für Maßnahmen zur Erreichung der Barrierefreiheit auszugeben²¹⁸, das belaufe sich im Jahr auf im Schnitt 28 Mio. bis 30 Mio. Euro. Das Geld fließe in die verschiedensten Maßnahmen zur Herstellung der Barrierefreiheit. Es gebe das Bekenntnis zu einem inklusiven Freistaat. Der Aktionsplan sei entsprechend wirkmächtig und schließe im Vergleich der Bundesländer gut ab. Die Beauftragte von Berlin bemerkt hingegen, dass der Aktionsplan Maßnahmen enthalte, die ohnehin Regelaufgaben seien. In den Bericht gehörten stattdessen nur solche Aufgaben, die zusätzlich zur Erreichung der UN-BRK vorgesehen seien. Es fehle ferner ein Verbindlichkeitsmechanismus sowie Indikatoren, mit denen sich der Erfolg der umgesetzten Maßnahmen messen lasse. Über die Wirkmächtigkeit des Aktionsplans könne man an dieser Stelle noch keine Aussage treffen. Die Beauftragte von Nordrhein-Westfalen bescheinigt dem Aktionsplan eine Lücke dahingehend, dass der Bereich Verkehr und Mobilität bislang nur unzureichend von diesem abgedeckt worden sei, obwohl das für die Menschen eine zentrale Rolle spiele. Derzeit reichten die Verbände ihre Themen für die Neuaufstellung ein; die Beauftragte sei sich sicher, dass das Thema Verkehr und Mobilität mehr in den Fokus gerückt werde.

3.3 Einordnung in Gesamtkontext

3.3.1 Gemeinsamkeiten

Alle Interviewten thematisierten im anfänglichen Themenkomplex *Barrierefreiheit im Bereich Verkehr und Mobilität* (vgl. Abschnitt 3.2.2.1) schwerpunktmäßig den Bereich ÖPNV, was darauf schließen lässt, dass mit diesem die größten Erfordernisse hinsichtlich der Barrierefreiheit verknüpft sind. Ferner wurde noch auf Herausforderungen im Individualverkehr – hauptsächlich im Fußverkehr – hingewiesen, exemplarisch mit Blick auf Bordsteinhöhen sowie neu entstandene Konkurrenzsituationen im Rahmen der Mobilitätswende, vor allem mit Blick auf den Zuwachs im Radverkehr oder im Bereich der Elektrotretroller (siehe weiter unten). Gleichsam betonten die drei Beauftragten, dass sich in den letzten Jahren viel getan habe, das Bild in der Gesamtschau aber nach wie vor durchwachsen sei. Grundsätzlich müsse sich die Wahrnehmung von Belangen der Menschen mit Behinderung in der Gesellschaft fundamental ändern, es zeige sich, dass andere Themen meist wichtiger seien. Auch der Sprache in Politik,

²¹⁸ Vgl. § 10 Abs. 2 Satz 1 SächsInklusG.

Verwaltung und Gesellschaft bescheinigen alle drei Beauftragten eine Tendenz zur Beliebigkeit: dahingegen brauche es klare und verpflichtende Indikatoren (v. a. in Gesetzestexten und Förderprogrammen) mit Blick auf das Erfordernis der Barrierefreiheit, deren Nichteinhaltung auch sanktioniert werden müsse. Die Barrierefreiheit *könne* nicht nur Bestandteil sein, sondern sie *müsse* Bestandteil und zwingendes Erfordernis sein. Was die vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV zum 1. Januar 2022 angeht, so sehe keiner der Befragten die realistische Möglichkeit der Umsetzung, es gebe noch viel zu tun, von vollständiger Barrierefreiheit sei man weit entfernt. Was allen Aussagen der Interviewten ebenfalls gemein war, ist die Frage nach gesetzten Fristen für Stellungnahmen der Beauftragten selbst oder aber der einbezogenen Verbände im Rahmen von Gesetzgebungsverfahren: hier müssten ausreichende Zeitfenster eingeräumt werden, damit adäquate Stellungnahmen platziert werden könnten, die nicht dem Zeitdruck zum Opfer fielen, hier müsse man auch die ehrenamtlichen Strukturen der Verbände im Blick haben.

3.3.2 Positivaspekte

Im Folgenden wird eine Auswahl positiver Aspekte beschrieben, die sich im Rahmen der Interviews in Bezug auf die praktische Ausgestaltung oder die in den Bundesländern vorherrschenden Strukturen und Prozesse ergeben haben:

- **Starke Impulsgeber:** Die Behindertenverbände hätten in allen drei Bundesländern einen ganz besonderen Stellenwert und seien als zweiter großer Impulsgeber neben Politik und Verwaltung zu erachten (Beauftragte von Berlin, Nordrhein-Westfalen und Sachsen). In Sachsen seien die drei Projektgruppen als Sprachrohr für Menschen mit Behinderung stark mit der Verwaltung verwoben, in Nordrhein-Westfalen sei die LAG SH eine starke Akteurin, die eng mit dem Verkehrsministerium zusammenarbeite. In Berlin habe beispielsweise der sogenannte Mobilitätsbeirat intensiv an der Ausarbeitung des Mobilitätsgesetzes mitgearbeitet.
- **Starke Verwaltung:** Die in Nordrhein-Westfalen existierende *Koordinierungsstelle* (§ 8 IGG NRW) ist gesetzlich verankert und dient als Schnittstelle zwischen Politik und Verwaltung sowie den Verbänden. Während eine Verbändeanhörung zuvorderst im Rahmen des parlamentarischen Verfahrens vorgesehen ist, gehe die Koordinierungsstelle bereits mit der Kabinettsvorlage aktiv in die Verbände rein und eröffne diesen die Möglichkeit, eine Stellungnahme zum Gesetzentwurf zu platzieren. Dies geschehe unabhängig von der Stellungnahme der Beauftragten. Dieser Kanal würde bislang gut genutzt. Auch die Parlamentarier bekämen die Stellungnahme im späteren Prozess vorgelegt.
Der Beauftragte von Sachsen agiere ressortübergreifend und ist direkt bei der Staatskanzlei angesiedelt, weshalb er den direkten Zugang zu allen Ministerien, den Ministern und Staatssekretären habe. Ferner erfolge ohne die Zustimmung des Beauftragten keine Aktion im ÖPNV-Landesinvestitionsplan des Freistaats. Da er Beauftragter der Staatsregierung sei, habe er relativ großes Gewicht hinsichtlich der Belange von Menschen mit Behinderung und nutze diesen auch.
- **Gestaltungsspielraum der Länder:** Das verkehrsträgerübergreifende Berliner Mobilitätsgesetz MobG BE enthält allein in quantitativer Hinsicht neunzehn Mal das Wort „barrierefrei“ und setzt damit neue Maßstäbe. Bei der Formulierung des Gesetzes habe es große zivile Beteiligung gegeben. Allein der Mobilitätsrat habe maßgeblich mitgewirkt. Das Land Berlin habe seinen gesetzgeberischen Gestaltungsspielraum genutzt. Die Umsetzung müsse in der Folge zeigen, inwieweit das Mobilitätsgesetz tatsächlich greife und Veränderung herbeiführe.
- **Gute Praxis:** Der in Berlin bestehende *Sonderfahrdienst* (SFD) wie auch die sogenannte *Alternative barrierefreie Beförderung* (ABB) seien Wesensmerkmale der Barrierefreiheit im Bereich Verkehr und Mobilität in der Bundeshauptstadt. Der SFD sei in den 1980er Jahren aus der

„Szene“ heraus entstanden. Wer das Merkmal „T“ besitze, habe dann Anspruch auf die Beförderung mit dem SFD, wenn die Fahrt mit dem ÖPNV nicht barrierefrei zurückgelegt werden kann. Mit dem SFD sei die Teilhabe am gesellschaftlichen Leben gewährleistet. Die ABB wird 2021 als Pilotprojekt gestartet und ist überdies im Mobilitätsgesetz verankert. Diese sei als Mobilitätsgarantie zu verstehen, die dann greife, wenn Defekte (beispielsweise bei Aufzügen) vorlägen und eine barrierefreie Beförderung mit dem ÖPNV nicht sichergestellt werden kann.

3.3.3 Negativaspekte und Forderungen

Im Folgenden wird eine Auswahl weiterer Zustandsbeschreibungen und Forderungen, welche die Beauftragten teils unterschiedlich bewertet haben, aufgeführt und eingeordnet:

- **Rechtsrahmen:** Zwar habe es viele Fortschritte auf Bundes- wie auch auf Landesebene gegeben, dennoch sei Nachsteuerungsbedarf im Rechtsrahmen gegeben. Dies ziele beispielsweise auf zu definierende Vorgaben im PBefG, wonach auch Taxis barrierefrei sein müssten. Die sukzessive Flottenumstellung (auf Elektroantriebe) biete hier eine Möglichkeit, „in einem Abwasch“ für barrierefreie Fahrzeuge zu sorgen (Beauftragte von Berlin). Der fehlende Zugriff des geltenden Rechtsrahmens – auf Bundes- wie Landesebene – auf den privaten Sektor sei ein Manko, (Beauftragter von Sachsen).
- **Ressourcen:** Um Fragen der Barrierefreiheit in der Tiefe und bezogen auf verschiedene Bereiche/Ressorts und Formen von Behinderung sachgerecht behandeln zu können, brauche es mehr Ressourcen – auch in Form von Personal bei den Beauftragten selbst (Beauftragte von Berlin und Nordrhein-Westfalen). Bei den Kommunen liege die Priorität aufgrund fehlender Mittel meist nicht bei (barrierefreier) Mobilität, vielmehr seien diese ausgelastet mit Sozialthemen (Beauftragter von Sachsen).
- **Zentralisierung und Kontrolle:** In vielerlei Hinsicht brauche es zentrale Strukturen, um Probleme beseitigen und tragfähige Lösungen schaffen zu können. So seien einerseits europäische Regelungen (beispielsweise bei Bahnsteighöhen und Türöffnungssignalen) zu bevorzugen (Beauftragte von Berlin). Andererseits brauche das Bundesland teils mehr Kontroll- und koordinative Möglichkeiten mit Blick auf Fragen der Barrierefreiheit (Beauftragte von Nordrhein-Westfalen). Bei der Verausgabung öffentlicher Gelder (beispielsweise in Form von Förderprogrammen) müsse eine Kontrolle gewährleistet sein, ob die Maßnahmen zur barrierefreien Gestaltung auch wirklich durchgeführt worden seien (Beauftragter von Sachsen). Mit Blick auf diese sei eine aktive Mitgestaltung betroffener Personenkreise im Vorfeld bei der Formulierung von Förderprogrammen notwendig ebenso wie ein Begleitgremium während der Laufzeit, das ggf. nachsteuern könne (Beauftragte von Nordrhein-Westfalen).
- **Verbandsklage:** Die Verbandsklage wurde bisher in keinem Bundesland in Bezug auf Verstöße im Verkehrsbereich angestrengt. Es müsse daher eine Risikoabsicherung für Verbände geben ebenso wie einen funktionierenden Sanktionsmechanismus. Erst dann würde die Verbandsklage Wirkung entfalten. Es handle sich aktuell nur um eine Feststellungsklage, aus der keine Folgen erwachsen würden, weshalb diese wenig erfolgversprechend und das finanzielle Risiko für Verbände nicht tragbar sei (Beauftragte von Berlin).
- **Mobilitätswende:** Insbesondere die Elektro-Tretroller verursachten Problemlagen im öffentlichen Raum. Menschen mit Behinderung würden durch die herumstehenden und teils (trotz gesetzlich erfolgter Nachsteuerung) auf den Fußwegen fahrenden Elektroroller zusätzlich beeinträchtigt (Beauftragte von Berlin, Nordrhein-Westfalen und Sachsen). Die Mobilitätswende begünstige die Entstehung neuer Konkurrenzsituationen, beispielsweise mit Blick auf wegfallende Behindertenparkplätze durch die Umverteilung des Straßenraums oder durch die neue Schwerpunktsetzung mit Blick auf den Radverkehr. Auch in Bezug auf On-Demand-Verkehre

(in privater Hand) müsse durchgesetzt werden, dass diese eine barrierefreie Beförderung ermöglichen, inklusive aller Buchungs- und Zahlungsvorgänge (Beauftragte von Berlin).

3.3.4 Fazit und Limitationen

Die hier erfolgte Detailanalyse der Bundesländer konnte – trotz der unten beschriebenen Limitationen – einen fundierten Überblick über den Stand der Barrierefreiheit im Bereich Verkehr und Mobilität in den drei untersuchten Bundesländern liefern. Positive wie negative Zustandsbeschreibungen im Hinblick auf Rechtsrahmen sowie Prozesse und praktische Ausgestaltung geben Hinweise auf die Gemeinsamkeiten und Unterschiede zwischen den Bundesländern. Zentrale Forderungen wurden benannt und argumentativ unterfüttert. Dabei konnten Gemeinsamkeiten in den Standpunkten der Beauftragten herausgestellt werden, was deren Positionen einen zusätzlichen Stellenwert verleiht. In inhaltlicher Hinsicht können die Eingangsstatements der Beauftragten gleichzeitig den Schlusspunkt der Bundesländeranalyse setzen: *„Es habe sich zwar viel getan in den vergangenen Jahren, aber es gebe noch viel Luft nach oben.“*

Abschließend sei darauf hingewiesen, dass mit der limitierten Stichprobengröße nur geringe Vergleichbarkeit zwischen den Bundesländern hergestellt werden kann. Dies ist auch auf das Format des Experteninterviews zurückzuführen, das in hohem Maße subjektive Aussagen und Deutungen der interviewten Personen zum Gegenstand hat. Daher bedingen auch die unterschiedlichen Schwerpunktsetzungen der Beauftragten die teils abweichende Detailtiefe innerhalb der behandelten Themenkomplexe. Ebenso schwierig ist die Möglichkeit der Rückkopplung der praktischen Ausgestaltung auf Rechtsrahmen, Strukturen und Prozesse der Bundesländer.

4 Analyse ausgewählter Nahverkehrspläne

4.1 Rückblick und aktueller Forschungsstand

Der Nahverkehrsplan wurde als neues Instrument im Zuge der Regionalisierung des Nahverkehrs Mitte der 1990er Jahre eingeführt. Die Kreise und kreisfreien Städte, denen zugleich die Funktion als Aufgabenträger des ÖPNV übertragen wurde, erhielten damit ein Planungsinstrument, um diese neue Funktion auch praktisch realisieren zu können. Die Barrierefreiheit des ÖPNV war bei der erstmaligen Aufstellung von Nahverkehrsplänen und auch der zweiten, ab etwa Mitte der 2000er Jahre aufgestellten Generation noch nicht im heutigen Umfang zu berücksichtigen, auch wenn alle Landesnahverkehrsgesetze von Beginn an eine barrierefreie Gestaltung des ÖPNV in der einen oder anderen Form und mit unterschiedlichen Anforderungen vorgaben. Das Ziel der vollständigen Barrierefreiheit ist erst seit 2013 im PBefG verankert, zuvor war lediglich eine möglichst weitreichende Barrierefreiheit gefordert (vgl. Abschnitt 1.3.1.4). Nur wenige Landesgesetze untersetzen diese Vorgabe des PBefG mit konkreteren Vorgaben zur barrierefreien Gestaltung (vgl. Abschnitt 1.4.2).

In den ersten Jahren nach seiner Einführung wurde der Nahverkehrsplan als neues Planungsinstrument mehrfach wissenschaftlich untersucht und hinsichtlich seiner Funktion und Wirksamkeit analysiert. Das Thema Barrierefreiheit wurde in einem Teil dieser Studien näher berücksichtigt. Jedoch sind die meisten Studien dieser Art in den ersten Jahren nach Einführung des neuen Instruments erstellt worden. Aus dem Zeitraum nach der Novellierung des PBefG 2013 liegen bislang kaum Studien vor. Insbesondere konnte keine wissenschaftliche Studie oder Publikation ermittelt werden, die sich näher auf empirischer Basis mit der Behandlung des Themas Barrierefreiheit in Nahverkehrsplänen vor dem Hintergrund der Vorgaben des PBefG befasst hat.

Vor 2013 wurde in verschiedenen Studien untersucht, inwieweit das neue Instrument des Nahverkehrsplans wirksam geworden ist. In diesen wurde das Thema Barrierefreiheit nur teilweise vertieft und in der Regel im Rahmen einer gesamthaften Analyse und Bewertung der Nahverkehrsplanung betrachtet. Zudem wurde bislang nicht tiefergehend analysiert, inwieweit die inhaltlichen Aussagen und Vorgaben der Nahverkehrspläne zum Thema Barrierefreiheit den Anforderungen betroffener Fahrgäste gerecht werden oder dem jeweils aktuellen Stand bzw. den Regeln der Technik entsprachen. Einem Teil der Studien und Publikationen lassen sich zwar Aussagen hierzu entnehmen, es fehlt jedoch ein entsprechender Überblick.

Nachfolgend werden wesentliche Ergebnisse der Durchsicht einschlägiger Studien und Forschungsberichte dargestellt. Die Erkenntnisse flossen in die Formulierung der Fragestellungen und thematischen Blöcke der Analyse ausgewählter Nahverkehrspläne ein (vgl. Abschnitt 4.3)

4.1.1 HANNAH

In der 2003 an der TU Dortmund im Auftrag des damaligen BMVBS entstandenen Studie HANNAH (Handlungsleitfaden für die Erstellung von Nahverkehrsplänen) wurde analysiert, wie die Aufgabenträger mit dem damals noch neuen Instrument des Nahverkehrsplans umgegangen sind (Küpper et al. 2003). Dabei wurde u. a. auch das 2002 neu ins PBefG aufgenommene Ziel einer möglichst weitreichenden Barrierefreiheit berücksichtigt. In einer Umfrage unter Aufgabenträgern zeigte sich, dass lediglich etwa ein Viertel der befragten Aufgabenträger bereits konkrete Maßnahmen zur Barrierefreiheit in ihre Nahverkehrspläne aufgenommen hatten. Sie beschränkten sich dabei jedoch meist auf die Anforderungen von Menschen mit Gehbehinderung und Maßnahmen im Bereich von Haltestellen und Fahrzeugen

Das Vorhaben entwickelte zudem einen Kriterienkatalog für die Berücksichtigung der Anforderungen von Menschen mit Behinderung an den Nahverkehr, der im Wesentlichen die Berücksichtigung der spezifischen Belange innerhalb der empfohlenen Arbeitsschritte für Aufstellung von Nahverkehrsplänen umfasst. Insgesamt umfasst das Vorhaben Empfehlungen für neun Arbeitsschritte von der Bestandsaufnahme und Bestandsbewertung über die Zielkonzeption und die Priorisierung von Maßnahmen bis zur Umsetzungskontrolle und Partizipation am Planungsprozess.

4.1.2 STUVA-Studie 2004

Die STUVA führte im Rahmen einer ersten Evaluation der „Auswirkungen des Gesetzes zur Gleichstellung behinderter Menschen (BGG) und zur Änderung anderer Gesetze [...]“ eine Befragung unter Aufgabenträgern sowie unter Verbänden behinderter Menschen und kommunalen Behindertenbeauftragten zur Berücksichtigung der Barrierefreiheit in ihren Nahverkehrsplänen durch (Blennemann et al. 2004b, S. 223 ff.). In ähnlicher Weise wie im Projekt HANNAH zeigte sich, dass die Aufgabenträger Belange der Barrierefreiheit zunehmend in ihre Nahverkehrspläne integrieren. Auch die seit 2002 verbindliche Beteiligung der jeweiligen Behindertenbeauftragten oder Behindertenbeiräte (soweit vorhanden) wurde bereits von der Mehrzahl der Aufgabenträger praktiziert, ein Teil bezog auf freiwilliger Basis auch weitere Interessenvertreter behinderter Menschen ein. In der Befragung wurde diese Einbeziehung mehrheitlich positiv bewertet, wenn auch etwa ein Drittel der befragten Aufgabenträger damit Probleme erwarteten. Seitens der Vertreter von Menschen mit Behinderung wurden die damaligen Regelungen zwar grundsätzlich positiv bewertet, aber teils auch als unzureichend eingeschätzt. Kritisiert wurden sowohl eher pro forma stattfindende Beteiligungsverfahren und fehlende Konkretisierungen.

Inhaltlich stützten sich viele Aufgabenträger im Jahr 2004 auf bestehende und etablierte technische Normen wie etwa DIN-Normen und Handbücher des BMV und des VDV. In Summe bewertete die Studie die Umsetzung der damals neuen Regelungen des PBefG als wirksam und praktikabel, allerdings mit der Einschränkung, dass viele Aufgabenträger vor konkreten Aussagen zu Maßnahmen sowie zeitlichen Vorgaben eher zurückschreckten. Eventuelle Auswirkungen auf die weitere Umsetzungsplanung und die flächendeckende Anwendung konnten zum Zeitpunkt der Studie noch nicht gemacht werden.

Die Studie zeigte auch diverse Probleme in der Umsetzung von Vorgaben zur Barrierefreiheit auf. Als wesentliches Problem benannt wurde die teilweise fehlende Zuständigkeit der Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen, insbesondere im Bereich der Haltestellen. Zudem wurde das Problem einer oft unsicheren Investitionsplanung und Finanzierung der NVP-Maßnahmen benannt.

4.1.3 BeGiN – BehindertenGleichstellung im Nahverkehr

In kleinerem Umfang erfolgte eine Analyse von Nahverkehrsplänen innerhalb der Projekts BeGiN²¹⁹, das an der Fachhochschule Erfurt durchgeführt wurde und sich mit der Gleichstellung behinderter Menschen im Nahverkehr befasste (Gather et al. 2006). In Form einer Best-Practice-Analyse wurden vier Nahverkehrspläne auf ihre Aussagen zur Barrierefreiheit analysiert, orientiert am Kriterienkatalog des HANNAH-Projekts. Keiner der untersuchten Pläne wandte die empfohlenen Arbeitsschritte vollumfänglich an, je nach Arbeitsschritt wiesen die analysierten Pläne eine deutlich unterschiedliche Detailtiefe auf. Als Manko benannte die Studie zudem, dass keiner der analysierten Pläne quantitative Angaben zum betroffenen Personenkreis sowie zur Umsetzungskontrolle gemacht hatte.

²¹⁹ BeGiN: BehindertenGleichstellung im Nahverkehr.

4.1.4 ÖPNV: Planungspraxis und Anforderungen älterer Menschen

Die Technische Universität Dortmund untersuchte im Rahmen des FoPS-Programms²²⁰ die Berücksichtigung der Anforderungen älterer Menschen in der Nahverkehrsplanung (Holz-Rau et al. 2010). Hierzu wurden u. a. 50 Nahverkehrspläne einem genaueren Screening unterzogen, in dem planerische Vorgehensweise, Zieldefinitionen, gesetzte Standards und das Verständnis von Daseinsvorsorge analysiert wurden. Barrierefreiheit wurde in dieser Studie als ein für ältere Menschen bedeutsamer Teilaspekt berücksichtigt.

Im Vergleich mit den Nahverkehrsplänen der ersten Generationen attestierte die Studie den neueren Nahverkehrsplänen insgesamt hinsichtlich des Planungs- und Aufstellungsprozesses einen deutlich systematischeren Ansatz. Eher mangelhaft ist nach den Ergebnissen jedoch der Rückbezug zu früheren Plänen und die Orientierung auf eine entsprechende Umsetzungsplanung.

Als wesentliches Ergebnis hinsichtlich der Barrierefreiheit des ÖPNV zeigte die Studie auf, dass den meisten Aufgabenträgern inzwischen die Bedeutung von Barrierefreiheit für die Gestaltung des ÖPNV bewusst ist. Jedoch zeigte sich ein Unterschied zwischen diesem Bewusstsein und den Konsequenzen für die inhaltliche Ausgestaltung der Nahverkehrspläne. Nur etwa die Hälfte der untersuchten Nahverkehrspläne setzte jedoch verbindliche Standards für ÖPNV-Erschließung und -Angebot, die übrigen Pläne blieben in dieser Hinsicht unverbindlich oder setzten gar keine Standards. In der Studie wurde jedoch nicht gesondert analysiert, inwieweit dies auch speziell bei Standards für Barrierefreiheit der Fall war.

4.1.5 Weitere Publikationen

Die Bedeutung der Barrierefreiheit des ÖPNV schlägt sich auch in diversen in den letzten Jahren erschienenen Studien zur Nahverkehrsplanung und deren Methodik nieder. Eine barrierefreie Ausgestaltung ist demnach inzwischen als integraler Bestandteil der Nahverkehrsplanung etabliert (vgl. beispielsweise Tsakarestos 2014). In der Regel wurde in diesen Studien aber nicht analysiert, inwieweit neuere Nahverkehrspläne entsprechenden Anforderungen tatsächlich gerecht werden.

2017 unterrichtete die Bundesregierung gemäß § 66 PBefG (i. d. F. von 2013) den Bundestag über die Auswirkungen des 2013 novellierten PBefG (BT-Drs. 18/11160). Hierzu waren die Bundesländer, Aufgabenträger sowie Interessenverbände von Menschen mit Behinderungen zuvor befragt worden. Gemäß dem Bericht war 2017 ein Teil der Nahverkehrspläne bereits an die Anforderungen des novellierten PBefG angepasst worden. Aufgrund der auf Länderebene geregelten Fortschreibungszyklen sei aber eine komplette Anpassung zum Berichtszeitpunkt nicht zu erwarten gewesen. Seitens der Aufgabenträger wurde berichtet, dass eine Zielerreichung gemäß dem Stichjahr des PBefG nicht zu erwarten sei. Zwar seien die Fahrzeuge inzwischen weitgehend barrierefrei, im Bereich der Haltestelleninfrastruktur seien jedoch lediglich im Schnitt ein Drittel der Bus- und zwei Drittel der Straßenbahnhaltestellen umgerüstet, mit erheblichen lokalen Schwankungen. Als Kritik der Verbände wurde benannt, dass viele Nahverkehrspläne keine konkrete Definition der vollständigen Barrierefreiheit des ÖPNV aufweisen und lediglich auf die allgemeinen Definitionen der Gleichstellungsgesetze von Bund und Ländern verweisen. Auch seien Maßnahmen wenig konkret und ohne zeitliche Perspektiven benannt, vor allem hinsichtlich des Haltestellenumbaus.

Im August 2021 veröffentlichte der Deutsche Bahnkunden-Verband (DBV) eine Auswertung von Nahverkehrsplänen. Der DBV wertete hierzu 65 Nahverkehrspläne darauf hin aus, wie sie die Vorgaben des PBefG zur vollständigen Barrierefreiheit und zur Aufstellung der Nahverkehrspläne umgesetzt haben

²²⁰ FoPS: Forschungsprogramm Stadtverkehr (siehe <https://fops.de/>, 29.08.2023).

(DBV 2021). Zwar legt der DBV nicht offen, nach welcher Methodik und welchen Kriterien er zu seinen Einschätzungen kam, auch sind in der Auswertungstabelle einzelne offensichtliche Fehler erkennbar, dennoch gibt diese einen ersten Überblick über den aktuellen Stand. Demnach erreicht keiner der Aufgabenträger, deren Pläne ausgewertet wurde, das Ziel der vollständigen Barrierefreiheit bis 2022. Dennoch haben nach Einschätzung des DBV lediglich sieben Aufgabenträger in ihren Nahverkehrsplänen Ausnahmen benannt und hinreichend begründet. Nur bei neun Nahverkehrsplänen würden sich demnach auch Angaben zu den erforderlichen Maßnahmen finden. Der DBV monierte zudem Defizite in der Anhörung, nur bei 37 der ausgewerteten Pläne seien die jeweiligen Beauftragten für Menschen mit Behinderung sowie Betroffenenverbände beteiligt worden.

4.1.6 Leitfäden und Handlungsempfehlungen

Nach Verabschiedung des novellierten PBefG wurden von verschiedenen Institutionen und Akteuren in den Jahren ab 2014 in diversen Publikationen Handlungsempfehlungen zum Umgang mit den neuen Anforderungen hinsichtlich der zu erreichenden vollständigen Barrierefreiheit des ÖPNV veröffentlicht. Ebenso wurden auch Empfehlungen zur Umsetzung der neuen Anforderungen in der Aufstellung von Nahverkehrsplänen entwickelt. Auch auf Fachtagungen wurde das Thema mehrfach einem breiten Kreis an Akteuren vorgestellt. Zu nennen sind neben diversen Tagungsbänden und Fachartikeln (beispielsweise Saxinger 2013; Reinberg-Schüller 2013) insbesondere folgende Publikationen:

- BAG ÖPNV 2014: Vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV. Hinweise für die ÖPNV-Aufgabenträger zum Umgang mit der Zielbestimmung des novellierten PBefG;
- VDV 2015a: Barrierefreiheit in der Nahverkehrsplanung gemäß PBefG.

Darüber hinaus haben einzelne Verkehrsverbände und Nahverkehrsgesellschaften Empfehlungen für ihre Aufgabenträger zur Barrierefreiheit in Nahverkehrsplänen veröffentlicht, weitere Leitfäden und Handreichungen sind zu Einzelthemen wie etwa barrierefreien Haltestellen oder Fahrzeugen erschienen. Die wesentlichen Empfehlungen dieser Leitfäden und vieler Publikationen stimmen in vielen Aspekten weitgehend überein. Zusammenfassen lassen sich die wesentlichen Empfehlungen für die Umsetzung der Vorgaben des PBefG in den Nahverkehrspläne in folgenden Punkten:

1. Zielsetzung und Definition
2. Bestandaufnahme und Bewertung
3. Bedarfsabschätzung/Prognose
4. Zielkonkretisierung und Standards zur Barrierefreiheit
5. Maßnahmenentwicklung
6. Kostenkalkulation
7. Priorisierung und Formulierung von Ausnahmen
8. Umsetzungskontrolle

Die meisten Handreichungen gehen inzwischen auch auf die unterschiedlichen Formen und Mobilitätseinschränkungen und Behinderungen ein und formulieren entsprechende fachliche Empfehlungen für die meisten Aspekte, mit denen betroffene Fahrgäste in der gesamten Reisekette in Kontakt kommen. Der von der BAG ÖPNV bereits 2014 formulierten Einteilung in die vier Handlungsfelder Fahrzeuge, Infrastruktur, Information/Vertrieb und Betrieb/Service (BAG ÖPNV 2014, S. 15) lassen sich alle Aspekte zuordnen (Bild 5).

Seitens der Interessenverbände und Vertreter*innen von Menschen mit Behinderung wurden ebenfalls Empfehlungen und Handreichungen erarbeitet, mit denen die Verbände und ihre regionalen Untergliederungen auf ihre gewachsene Bedeutung aufgrund der verpflichtenden Einbeziehung reagiert haben. So hat beispielsweise der Landesbeauftragte für Menschen mit Behinderung des Landes Rheinland-

Pfalz eine Handreichung für kommunale Behindertenbeauftragte und -beiräte, Verbände und Selbsthilfegruppen behinderter Menschen herausgegeben, die 2013 entsprechend der PBefG-Novelle aktualisiert wurde (MSAGD RP 2010/2013).

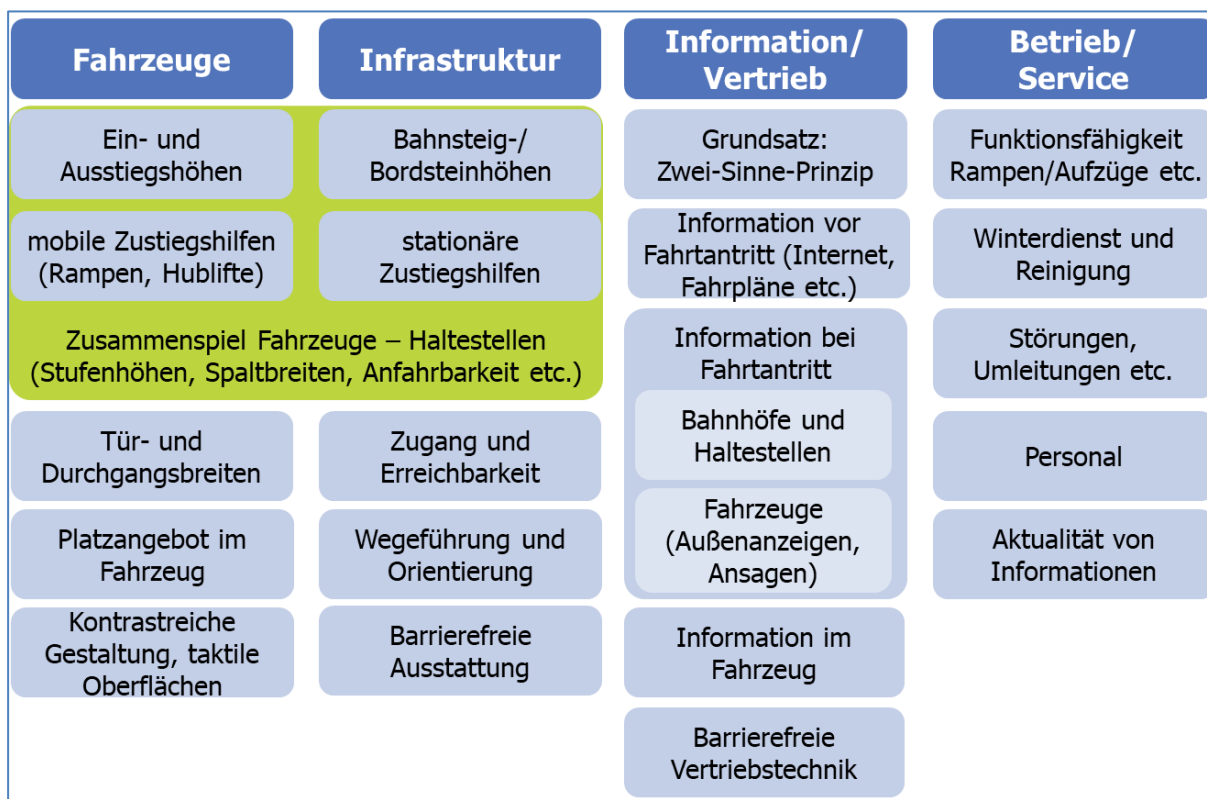


Bild 5: Handlungsfelder der vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV (Grafik: KCW)

4.1.7 Fazit zum aktuellen Stand

Die bisherigen Erfahrungen zeigen in Summe, dass das Instrument des Nahverkehrsplans bei der Umsetzung der vollständigen Barrierefreiheit des ÖPNV bereits seine vom Gesetzgeber intendierte zentrale Rolle gefunden hat, dass aber der Aufstellungsprozess sowie die Planinhalte und ihre konkrete Umsetzung erheblichen qualitativen Schwankungen unterworfen sind. Anforderungen zur Barrierefreiheit werden auch von Aufgabenträgern strukturell vergleichbarer Gebietskörperschaften, oft auch innerhalb eines Bundeslandes, in sehr unterschiedlicher Intensität und Regelungsdichte gesetzt und umgesetzt. Analog gilt dies für die Einbeziehung und Beteiligung von Akteuren, vor allem von Vertreter*innen von Menschen mit Behinderung, auch hier weist das konkrete Vorgehen der Aufgabenträger eine große Bandbreite auf – von völlig fehlender Beteiligung bis zu umfangreichen und den gesamten Aufstellungsprozess begleitenden Partizipationsverfahren. Allerdings fehlt eine genauere Aufbereitung, wie die Beteiligungsverfahren konkret ausgestaltet wurden, ebenso eine Wirkungsanalyse.

Es wurde aber auch deutlich, dass die seit 2013 aus dem wissenschaftlichen Bereich sowie aus der kommunalen Planungspraxis heraus entwickelten Empfehlungen und Hinweise, wie Nahverkehrspläne am besten den Anforderungen des PBefG gerecht werden und zugleich einen qualitativ hochwertigen Stand der Barrierefreiheit gewährleisten können, noch nicht flächendeckend Verbreitung gefunden haben, auch wenn sie bereits vielfach in der Aufstellung berücksichtigt und angewendet wurden.

Das Zieljahr 2022 hat sich, das hat die Analyse des aktuellen Forschungsstands auch gezeigt, inzwischen als für die meisten Aufgabenträger nicht realistisch erwiesen. Der Umgang mit dem Zieljahr scheint jedoch noch vielfach eher unklar und offen zu sein. Die Bundesländer haben bislang jedenfalls

darauf verzichtet, von den Möglichkeiten einer eigenständigen Regelung gemäß § 62 PBefG Gebrauch zu machen.

4.2 Auswahl der zu analysierenden Nahverkehrspläne

Anhand einer repräsentativen Auswahl an Nahverkehrsplänen war zu analysieren, wie die Vorgaben des PBefG zur vollständigen Barrierefreiheit des ÖPNV umgesetzt wurden. Dies umfasst insbesondere die konkrete Definition der vollständigen Barrierefreiheit, die Beteiligung von Menschen mit Behinderung, die Erreichung des Zieljahres 2022 sowie die Anwendung der Ausnahmeregelungen. Insgesamt sollten zehn Nahverkehrspläne einbezogen werden.

Eine Auswahl nach dem Zufallsprinzip, wie sie beispielsweise in der letzten größeren Vergleichsstudie von Nahverkehrsplänen vor gut zehn Jahren angewendet wurde (siehe Abschnitt 4.1.4), ist bei dieser Anzahl nicht geeignet. Der ursprünglich verfolgte Ansatz war, zunächst anhand einer Literaturrecherche und eines Überblicks über den aktuellen Forschungsstand bereits Hinweise zur praktischen Anwendung des Rechtsrahmens und die Bandbreite des Erstellungs- und Beteiligungsprozesses zu bekommen. Auf dessen Basis sollte dann eine weitere Strukturierung inhaltlicher Auswahlkriterien erfolgen. Dies ließ sich jedoch nicht in der ursprünglich angedachten Form realisieren. Die Ergebnisse des aktuellen Forschungsstandes machen deutlich, dass hierzu in den letzten Jahren nur sehr punktuell und unzureichend Forschungsarbeit geleistet wurde (Abschnitt 4.1).

Für die Auswahl wurde daher ein neuer Ansatz entwickelt, der sich qualitativ auf die rechtlichen und räumlichen sowie organisatorischen Rahmenbedingungen konzentriert. Damit lassen sich sowohl die unterschiedlichen rechtlichen Rahmenbedingungen als auch die Auswirkungen der bundesweit recht heterogenen Raumstrukturen sowie der unterschiedlichen Organisationsformen im ÖPNV abdecken. Aufgrund der Bezugsebenen wurde zweistufig vorgegangen:

1. Auswahl der Bundesländer – im Wesentlichen sind hier die teils in unterschiedlichem Umfang über das PBefG hinausgehenden Vorgaben der Landesnahverkehrsgesetze hinsichtlich weiterer Vorgaben zur Ausgestaltung der Barrierefreiheit im ÖPNV sowie zur Beteiligung weiterer Akteure zu berücksichtigen. Hinsichtlich räumlicher Kriterien ist hier lediglich die Berücksichtigung Ost-/West-Länder von Belang.
2. Auswahl der Nahverkehrspläne – diese erfolgt innerhalb der ausgewählten Bundesländer anhand räumlicher und organisatorischer Merkmale.

Diese Vorgehensweise bietet sich an, da mit Ausnahme der Stadtstaaten die meisten Bundesländer durchaus vielfältige Raumstrukturen aufweisen. Durch den Ansatz, pro Bundesland möglichst zwei NVP auszuwählen, kann innerhalb der auszuwählenden Länder eine gewisse Bandbreite der räumlichen Strukturen abgedeckt werden, wie in der regionalstatistischen Raumtypologie (RegioStaR) des BMDV erkennbar wird (vgl. Bild 6, S. 132). Im Zuge der Literaturrecherche zeigte sich, dass in einigen Bundesländern zunehmend die Verkehrsverbünde die Erstellung der Nahverkehrspläne übernommen haben, teils im Auftrag für die einzelnen Mitgliedskreise, überwiegend aber als integrierter Plan für den gesamten Verbundraum. Aufgrund der Annahme, dass Verbünde aufgrund ihrer in der Regel leistungsfähigen Strukturen auch dem Thema Barrierefreiheit einen hohen Stellenwert einräumen können, bot es sich an, gezielt auch einzelne Verbund-NVP einzubeziehen. Damit lassen sich zudem meist unterschiedliche Raumstrukturen abdecken.

4.2.1 Auswahl der Bundesländer

Die ÖPNV-Gesetze der Bundesländer sind nicht durchweg an die Novelle des PBefG 2013 angepasst worden (vgl. Abschnitt 1.4.2 und siehe Anlage 1-5). Dies ist gerade an den Vorgaben zur Barrierefrei-

heit bzw. der Berücksichtigung der Belange behinderter Menschen gut ersichtlich, einzelne ÖPNV-Gesetze sehen lediglich vor, den ÖPNV beispielsweise „im Rahmen der technischen und wirtschaftlichen Möglichkeiten barrierefrei“ zu gestalten oder vom NVP lediglich „möglichst weitreichende Barrierefreiheit“ zu fordern. Die Mehrzahl der Landesnahverkehrsgesetze geht in Summe entweder nicht über die Vorgaben des PBefG hinaus oder bleibt teilweise in einzelnen Punkten noch dahinter zurück. Manche Landesgesetze lassen auch am Umfang, den sie anderen NVP-Inhalten und Vorgaben widmen, eine eher geringe Wertigkeit der Belange der Barrierefreiheit erkennen. Lediglich wenige Landesgesetze setzen hinsichtlich der Barrierefreiheit des ÖPNV Vorgaben, die eindeutig über die Inhalte des PBefG hinausgehen.

In die Auswahl sind daher Länder aller drei Gruppen einzubeziehen:

- Landesgesetze, die in Summe über das PBefG hinausgehen;
- Landesgesetze, die keine größeren Unterschiede zum PBefG aufweisen;
- Landesgesetze, die in Summe eine geringere Wertigkeit aufweisen.

Formal sind die hinter den Vorgaben des PBefG zurückbleibenden landesgesetzlichen Vorgaben zwar eigentlich nicht relevant, da die Aufgabenträger bei der NVP-Aufstellung bereits an die Vorgaben des PBefG gebunden sind, es ist jedoch zu vermuten, dass dies in der praktischen Umsetzung nicht durchweg eingehalten wurde oder wird.

Berücksichtigt wurde zudem, inwieweit die Länder eine Aufsichts- oder Kontrollfunktion für die Nahverkehrspläne der kommunalen Aufgabenträger in ihre Landesgesetze aufgenommen haben, da dies ggf. eine zusätzliche Form der Qualitätssicherung darstellen kann.

Für eine erste Clusterung als Basis für die weitere Auswahl wurden daher, aufbauend auf den Arbeitsergebnissen aus der Analyse des rechtlichen Rahmens (Abschnitt 1.4.2), die Vorgaben der Landesgesetze mit den Inhalten des PBefG verglichen und bewertet. Es wurden zwei Kriterien gesondert verglichen:

- Inhaltliche Vorgaben und Standards zur barrierefreien ÖPNV-Gestaltung – in welchem Umfang werden die PBefG-Vorgaben konkretisiert oder überschritten?
- Vorgaben zu den in die NVP-Aufstellung einzubeziehenden Akteuren – in welchem Umfang sollen Akteure über die PBefG-Vorgaben hinaus in den Aufstellungsprozess einbezogen werden?

Abgeleitet aus diesen Kriterien wurde für jedes Land eine Gesamtbewertung erstellt. In Tabelle 18 ist die summarische Beurteilung der o. g. Kriterien und die abgeleitete Gesamtbewertung für alle Bundesländer dargestellt. Vorab anzumerken ist, dass diese Bewertung ausschließlich an den gesetzlichen Regelungen orientiert ist und noch nichts darüber aussagt, wie seitens der jeweiligen Länder die tatsächliche Praxis der Umsetzung von Belangen der Barrierefreiheit im ÖPNV aussieht.

Tabelle 18: Landesgesetzliche Vorgaben zur NVP-Barrierefreiheit im NVP im Vergleich mit dem PBefG

Bundesland	Inhaltliche Vorgaben im Vergleich zum PBefG	Einbeziehung weiterer Akteure	Genehmigungs-/Vorlagepflicht beim Land
Baden-Württemberg	X	○	Nein
Bayern	X	○	Nein
Berlin	✓✓	✓	Land ist Aufgabenträger
Brandenburg	✓	✓	Nein
Bremen	○	○	Nein
Hamburg	kein ÖPNVG oder ein vergleichbares Gesetz	kein ÖPNVG oder ein vergleichbares Gesetz	kein ÖPNVG oder ein vergleichbares Gesetz
Hessen	○	✓	Vorlagepflicht für Verbund-NVP
Mecklenburg-Vorpommern	X	✓	Anzeigepflicht
Niedersachsen	✓	✓	Vorlagepflicht
Nordrhein-Westfalen	✓✓	○	Nein
Rheinland-Pfalz	○	✓✓	Nein
Saarland	✓	✓✓	Nein
Sachsen	○	○	Nein
Sachsen-Anhalt	○	✓✓	Anzeigepflicht
Schleswig-Holstein	○	✓✓	Vorlagepflicht
Thüringen	○	○	Vorlagepflicht bei Zuwendungen des Landes

Legende:

- X Weniger Vorgaben als im PBefG
- In etwa dem PBefG vergleichbare Vorgaben
- ✓ Mehr Vorgaben als im PBefG
- ✓✓ Deutlich mehr Vorgaben als im PBefG

Im Ergebnis zeigt sich, dass die inhaltlichen Vorgaben zur Ausgestaltung der Barrierefreiheit nur in wenigen Fällen über die bereits sehr allgemeinen Vorgaben des PBefG hinausgehen. Neben Berlin und NRW sind entsprechende Vorgaben auch in Brandenburg, Niedersachsen und im Saarland zu finden. In Ländern wie beispielsweise Baden-Württemberg und Bayern bleiben sie dagegen hinter dem bundesgesetzlichen Rahmen zurück (vgl. Tabelle 19).

Vor allem hinsichtlich der Einbeziehung externer Akteure machen mehrere Akteure im Vergleich zum PBefG umfangreichere Vorgaben. Die genannten Akteure vertreten zwar nur zum Teil Belange der Barrierefreiheit, als Indiz, inwieweit ein Bundesland in diesem Bereich auf mehr Partizipation setzt, ist das Kriterium jedoch hilfreich. Zu nennen sind vor allem Rheinland-Pfalz, Saarland und Schleswig-Holstein.

Insgesamt setzen mit Berlin und Nordrhein-Westfalen nur zwei Bundesländer in ihren Nahverkehrsgesetzen ggü. den Vorgaben des PBefG zur Barrierefreiheit deutlich umfangreichere Vorgaben. Auch im ÖPNVG des Saarlands ist eine vergleichsweise hohe Wertigkeit der Belange der Barrierefreiheit zu erkennen, beispielsweise durch ihre Priorisierung in der Finanzierung – Bayern und Baden-Württemberg bleiben dagegen zumindest formal noch hinter den Vorgaben des PBefG zurück. In der Gesamtbetrachtung für die Clusterung bei den Ländern mit nachrangiger Gewichtung der Barrierefreiheit sind beispielsweise auch Sachsen und Thüringen eingeordnet, deren Landesgesetze andere Fragestellungen deutlich umfangreicher regeln. Damit ergibt sich für die eingangs benannten Gruppen folgende Clusterung, für die Auswahl ist daher aus allen drei Clustern mindestens ein Land auszuwählen. Zwar ist auch innerhalb der Cluster eine gewisse Bandbreite der Wertigkeit und des normativen Regelungsgehalts erkennbar, eine exakte Abgrenzung ist jedoch für das Ziel der Auswahl nicht erforderlich.

Tabelle 19: Vergleich der Landesnahverkehrsgesetze der Bundesländer mit dem PBefG

Cluster 1: Landesgesetze, die in Summe über das PBefG hinausgehen	Cluster 2: Landesgesetze, die in Summe keine größeren Unterschiede zum PBefG aufweisen	Cluster 3: Landesgesetze, die in Summe eine geringere Wertigkeit aufweisen
Berlin, Nordrhein-Westfalen, Saarland	Brandenburg, Bremen, Hessen, Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen, Rheinland-Pfalz, Sachsen-Anhalt, Schleswig-Holstein	Baden-Württemberg, Bayern, Sachsen, Thüringen

Im nächsten Schritt sind zwei weitere Kriterien anzuwenden – zum einen die Unterscheidung Ost/West, zum anderen die Berücksichtigung der eventuell vorhandenen Vorlage- bzw. Zustimmungspflicht. Letztere weisen sechs von 15 Landesnahverkehrsgesetzen auf.

Um eventuelle Spezifika, die sich aus der Lage in den ostdeutschen Bundesländern ergeben, in der NVP-Analyse hinreichend zu berücksichtigen, soll aus den Clustern 2 und 3 mindestens je ein ost- und ein westdeutsches Land vertreten sein. Hinsichtlich der Vorlage-/Zustimmungspflicht sollen mindestens zwei Länder vertreten sein, die diese aufweisen, um auch hier einen Vergleichsmaßstab zu haben. Zudem war es sinnvoll, mindestens einen Stadtstaat auszuwählen.

Es ergeben sich damit folgende Bundesländer für die abschließende Auswahl (Tabelle 20):

Tabelle 20: Für die NVP-Analyse vorgeschlagene Bundesländer

Bundesland	Cluster im Vergleich PBefG-ÖPNVG	Ost/West	Vorlagepflicht	Verwaltungsebene
Baden-Württemberg	3	West	Nein	Bundesland
Berlin	1	Ost/West	Nein	Stadtstaat
Nordrhein-Westfalen	1	West	Nein	Bundesland
Niedersachsen	2	West	Ja	Bundesland
Sachsen	3	Ost	Nein	Bundesland
Sachsen-Anhalt	2	Ost	Ja	Bundesland

4.2.2 Auswahl der Nahverkehrspläne

Die Auswahl der Nahverkehrspläne in den einbezogenen Bundesländern muss folgende Anforderungen berücksichtigen:

- Räumliche Strukturen
- Aufgabenträger- und Verbundstruktur
- Marktorganisation

Maßgeblich für diese drei Kriterien sind folgende Erwägungen:

- Die räumlichen Strukturen sind wesentlich hinsichtlich der Bedeutung des ÖPNV – vor allem in Ballungsräumen ist der ÖPNV als wichtiges Verkehrsmittel meist unverzichtbar. Annahme ist zunächst, dass Aufgabenträger in Ballungsräumen im Durchschnitt dem ÖPNV mehr planerischen und finanziellen Aufwand widmen als das in eher ländlich strukturierten Regionen der Fall ist und sich dies auch im Aufwand, mit dem das Thema Barrierefreiheit behandelt wird, niederschlägt. Zwar gibt es auch Aufgabenträger mit hohem Engagement im ländlichen Raum, als Arbeitshypothese soll jedoch zunächst unterstellt werden, dass Nahverkehrspläne in Ballungsräumen dem Thema Barrierefreiheit mehr Aufmerksamkeit schenken.
- Die Aufgabenträgerstrukturen sind grundsätzlich zwar deutschlandweit im öffentlichen Straßenpersonennahverkehr (ÖSPV) vergleichbar – in allen Bundesländern sind die Kreise und kreisfreien Städte die Aufgabenträger für den ÖSPV – aber durch die unterschiedlichen Strukturen und in unterschiedlichem Umfang erfolgende Aufgabenübertragung auf die Verkehrsverbünde ergeben sich durchaus Unterschiede bei der Aufstellung von Nahverkehrsplänen. Im Wesentlichen ist zwischen Nahverkehrsplänen zu unterscheiden, die in Eigenverantwortung der jeweiligen Aufgabenträger erstellt wurden sowie jenen, die im Auftrag mehrerer Aufgabenträger übergreifend auf Ebene eines Verkehrsverbunds oder für einen Teilraum innerhalb eines Verbunds erstellt wurden. Zu überprüfende Arbeitshypothese ist hier, dass sich die in der Regel größere Personalkapazität der Verbünde in einer qualitativ besseren Bearbeitung des Themas Barrierefreiheit niederschlägt.
- In der Marktorganisation besteht eine große Bandbreite zwischen den Aufgabenträgern. Der geltende Rechtsrahmen lässt unbeschadet des grundsätzlichen Vorrangs eigenwirtschaftlicher Verkehre den Aufgabenträgern zunächst die Wahl, ob sie im Sinne der Daseinsvorsorge ein

eigen-wirtschaftlich zustande kommendes Angebot als ausreichend betrachten oder ob sie, um ein ihren verkehrspolitischen Zielen gerecht werdendes Angebot zu bekommen, eine Co-Finanzierung und damit die Durchführung von Vergabeverfahren für die nötigen Verkehrsleistungen für erforderlich halten. Bei eigenwirtschaftlichen Verkehren ist eine Durchsetzung von Standards zur Barrierefreiheit davon abhängig, dass Verkehrsunternehmen diese auch anwenden – soweit lediglich nur ein Unternehmen eine Linie gemäß PBefG beantragt, ist dies nicht gesichert. Während in Ballungsräumen und Großstädten in der Regel entweder Direktvergaben an kommunale Unternehmen oder wettbewerbliche Vergaben dominieren, sind außerhalb der Ballungsräume je nach Bundesland in unterschiedlichem Umfang eigenwirtschaftliche Verkehre zu finden, wobei diese wiederum oft ohne vorherigen Genehmigungswettbewerb genehmigt werden, da lediglich ein Antragsteller Linienverkehre durchführen will. Auf die praktische Durchsetzung von Vorgaben zur Barrierefreiheit hat dies erhebliche Auswirkungen. Mithin ist zu vermuten, dass dies auch in den entsprechenden Nahverkehrsplänen seinen Niederschlag findet.

Für die räumlichen Strukturen erfolgt eine Orientierung an den vier grundsätzlichen regionalstatistischen Raumtypen gemäß RegioStaR 4 (differenzierter regionalstatistischer Regionstyp) des BMDV (vgl. Bild 6):

- Metropolitane Stadtregionen;
- Regiopolitane Stadtregionen;
- Stadtregionsnahe ländliche Regionen;
- Periphere ländliche Regionen.

Mit Ausnahme von Berlin als Stadtstaat sind alle vier Raumtypen in den ausgewählten Bundesländern vorhanden, wenn auch in unterschiedlichem Umfang. In Nordrhein-Westfalen ist der Raumtyp der peripheren ländlichen Regionen nur in geringem Umfang in einzelnen Kreisen zu finden, in Sachsen-Anhalt existiert lediglich ein vergleichsweise kleiner Teilbereich einer metropolitenen Stadtregion. In allen anderen Flächenländern sind die vier Raumtypen in hinreichend großem Umfang vertreten.

Hinsichtlich der Marktorganisation erwies es sich jedoch als schwierig, ohne genauere Kenntnis der lokalen Marktsituation eine Festlegung zu treffen. Dies betrifft vor allem die Nahverkehrspläne in ländlichen Regionen, da eigenwirtschaftliche ÖPNV-Angebote in größeren Stadtregionen inzwischen eher die Ausnahme sind. Lediglich für einen der ausgewählten ländlichen Kreise, den Kreis Friesland, konnte daher ein Überwiegen eigenwirtschaftlicher Genehmigungen ermittelt werden.

Anhand der Raumtypen wurde daher für die fünf bzw. sechs Bundesländer überschlägig geprüft, welche Nahverkehrspläne für die Analyse einbezogen werden können. Bei der Auswahl wurde berücksichtigt, dass die Aufstellung von Nahverkehrsplänen bei den meisten Aufgabenträgern mit Unterstützung durch Ingenieur- und Planungsbüros erfolgt. Bundesweit sind in diesem Bereich lediglich geschätzt rund 20 bis 25 Büros aktiv, es wurden daher möglichst nicht mehr als zwei vom gleichen Büro bearbeitete Nahverkehrspläne ausgewählt. Zudem sollten die Nahverkehrspläne nicht älter als fünf Jahre sein, also frühestens 2017 verabschiedet worden sein.

Zur angemessenen Abdeckung der Aufgabenträgerstrukturen war es sinnvoll, unter den zehn auszuwählenden Nahverkehrsplänen auch zwei verbundweit aufgestellte Nahverkehrspläne zu berücksichtigen. Diese haben zudem den Vorteil, dass sie in der Regel mehrere Raumtypen abdecken.

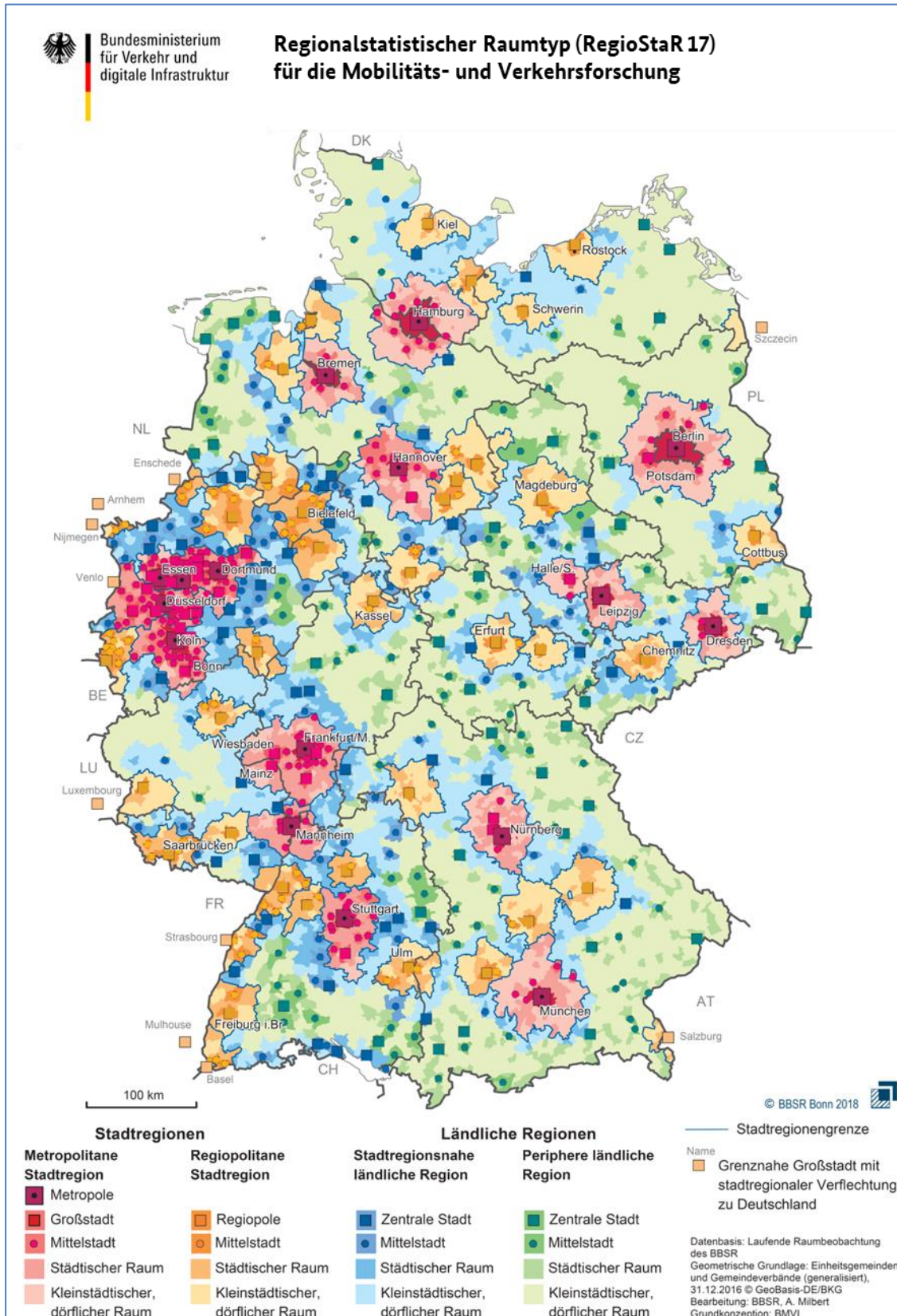


Bild 6: Regionalstatistische Raumtypen (RegioStaR 17) (BMVI 2020)

In Tabelle 21 sind die in die Analyse einbezogenen Nahverkehrspläne dargestellt. Mit den Nahverkehrsplänen des Regionalverbands Großraum Braunschweig (RGB) und des Verkehrsverbunds Oberelbe (VVO) sind zwei Verbundpläne berücksichtigt.

Tabelle 21: Für die Analyse ausgewählte Nahverkehrspläne

Nahverkehrsplan	Bundesland	Gebietskörperschaft/ Verband	Regionstyp	Jahr der Aufstellung
Altmarkkreis ²²¹	Sachsen-Anhalt	Landkreis	Periphere ländliche Region	2017
Berlin ²²²	Berlin	Stadtstaat	Metropolitane Stadtregion	2019
Borken ²²³	Nordrhein-Westfalen	Landkreis	Stadtregionsnahe ländliche Region	2019
Braunschweig ²²⁴	Niedersachsen	Regionalverband	Regiopolitane Stadtregion	2020
Essen ²²⁵	Nordrhein-Westfalen	Kreisfreie Stadt	Metropolitane Stadtregion	2017
Friesland ²²⁶	Niedersachsen	Landkreis	Stadtregionsnahe/Periphere ländliche Region	2019
Magdeburg ²²⁷	Sachsen-Anhalt	Kreisfreie Stadt	Regiopolitane Stadtregion	2018
Oberelbe (Dresden) ²²⁸	Sachsen	Verkehrsverbund	Metropolitane Stadtregion bis periphere ländliche Region	2019

²²¹ PTV Transport Consult GmbH 2016.

²²² SenUVK BE 2020.

²²³ Kreis Borken 2019.

²²⁴ Regionalverband Großraum Braunschweig 2019.

²²⁵ Stadt Essen 2017.

²²⁶ Landkreis Friesland 2019.

²²⁷ Landeshauptstadt Magdeburg 2018b.

²²⁸ VVO 2019.

Nahverkehrsplan	Bundesland	Gebietskörperschaft/ Verband	Regionstyp	Jahr der Aufstellung
Tuttlingen ²²⁹	Baden-Württemberg	Landkreis	Periphere ländliche Region	2017
Ulm ²³⁰	Baden-Württemberg	Kreisfreie Stadt	Regiopolitane Stadtregion	2017

4.3 Analyse ausgewählter Nahverkehrspläne

Die Analyse der ausgewählten Nahverkehrspläne muss sowohl die Umsetzung der rechtlichen Anforderungen wie auch eine fachlich-inhaltliche Bewertung umfassen. Hinsichtlich des Rechtsrahmens sind das PBefG und die jeweiligen Landes-ÖPNV-Gesetze zu beachten. Daraus abgeleitet sind vor allem die Vorgaben des PBefG zum Zieljahr 2022, zu den Ausnahmeregelungen sowie zur Beteiligung der jeweiligen Akteure von Bedeutung. Für die inhaltlich fachliche Bewertung orientiert sich die Analyse an den Anforderungen, wie sie in diversen Leitfäden und Handlungsempfehlungen für die Umsetzung der PBefG-Anforderungen entwickelt und formuliert wurden. Maßgeblich sind dabei die grundsätzlich empfohlenen Verfahrensschritte (siehe Abschnitt 4.1.6). Diese entsprechen, abgesehen von jeweils kleineren Abweichungen, auch den in vielen Landesnahverkehrsgesetzen formulierten generellen Vorgaben für den Aufstellungsprozess von Nahverkehrsplänen. Zum anderen war zu prüfen, in welchem Umfang und Konkretisierungsgrad die Nahverkehrspläne auf unterschiedliche Formen von Behinderung und Mobilitätseinschränkungen eingehen und in welchem Umfang sie die gesamte Reisekette abdecken. Für letztere orientiert sich die Analyse an den Handlungsfeldern des BAG-Leitfadens (siehe Abschnitt 4.1.6).

Diese Anforderungen an die Analyse wurden in insgesamt zehn Themenblöcke zusammengefasst:

1. Umsetzung vorhandener landesspezifischer Vorgaben

Spezifische Vorgaben der Landesgesetze mit Bezug auf die Nahverkehrspläne und ihre Inhalte zur Barrierefreiheit betreffen im Wesentlichen zwei Aspekte:

- **Vorgaben zur Methodik und Struktur der Nahverkehrspläne:** Die meisten Landesnahverkehrsgesetze setzen spezifische Vorgaben für Methodik und Struktur der Nahverkehrspläne sowie das Aufstellungsverfahren (hierzu siehe Abschnitt 4.3.6). Diese sind grundsätzlich auf alle Inhalte anzuwenden, damit auch auf die Umsetzung der PBefG-Vorgaben zur Barrierefreiheit. Sie sind in den Gesetzen weitgehend ähnlich formuliert und umfassen beispielsweise das Vorhandensein einer Bestandsaufnahme, Aussagen zu den Zielen und Maßnahmen sowie zur Finanzierung. Die Einhaltung entsprechender Vorgaben und Planungsempfehlungen ist – noch unabhängig von den konkreten Inhalten – bereits ein erstes Qualitätsmerkmal für Nahverkehrspläne (vgl. Holz-Rau et al. 2010, S. 185).
- **Spezifische Ziele und Vorgaben zur Barrierefreiheit:** Ein Teil der Landesnahverkehrsgesetze formuliert spezifische Ziele, Vorgaben mit Bezug zur Barrierefreiheit, die über die Vorgaben des PBefG hinausgehen, teils direkt mit Bezug zum Nahverkehrs-

²²⁹ Landratsamt Tuttlingen 2017.

²³⁰ PTV Transport Consult GmbH 2017.

plan, teils als allgemeiner Planungsauftrag. Weitere Vorgaben können sich aus anderen Landesgesetzen in unterschiedlichem Umfang ergeben. Es ist zu prüfen, wie die Nahverkehrspläne mit entsprechenden Vorgaben – so vorhanden – umgehen.

1. Definition der vollständigen Barrierefreiheit;

Maßgeblich ist vor allem die Existenz einer eigenständigen Definition. Bereits 2017 war im Bericht des BMDV nach § 66 PBefG von einem Interessenverband von Menschen mit Behinderung kritisiert worden, dass viele Nahverkehrspläne keine eigenständige Definition vornehmen und sich oft auf die Wiedergabe der Definitionen von BGG und PBefG beschränken (vgl. BT-Drs. 18/11160, S. 28). Hier ist zudem zu prüfen, welchen Umfang und Detaillierungsgrad die Definitionen der Nahverkehrspläne aufweisen und wie weit sie sich an übergeordneten Zielen orientieren, wie sie sich beispielsweise aus dem BGG, der UN-Behindertenrechtskonvention oder anderen Normen ergeben können.

2. Berücksichtigung der unterschiedlichen Zielgruppen;

Ausgangspunkt der Betrachtung der Barrierefreiheit im Öffentlichen Verkehr waren ursprünglich die Nutzergruppen der Rollstuhlfahrenden und Gehbehinderten. Spätestens mit der PBefG-Novellierung im Jahr 2013 wird der Begriff Barrierefreiheit zusätzlich auf zahlreiche weitere organische, sensitive und kognitive Einschränkungen bezogen. Eine aus Sicht der Auftragnehmenden weitgehend vollständige Darstellung der mindestens zu berücksichtigenden Personengruppen gibt die folgende Liste aus dem NVP der Stadt Essen (Stadt Essen 2017, S. 177) wieder:

- Gehbehinderte Personen mit und ohne Rollator/Gehwagen (auch Fahrgäste mit Kinderwagen bzw. sperrigem Gepäck);
- Personen mit Rollstuhl;
- Blinde und sehbehinderte Personen;
- Schwerhörige bzw. gehörlose Personen;
- Greifbehinderte Personen;
- Kleinwüchsige Personen;
- Personen mit Konzentrations- und Orientierungsbeeinträchtigungen;
- Personen mit Gleichgewichtsstörungen;
- Personen mit kognitiver Beeinträchtigung/Personen mit Lernschwierigkeiten.

Überprüft wurden nicht alle dieser Gruppen, die Nahverkehrspläne wurden auf die Nennung bzw. Berücksichtigung folgender zusammengefasster Gruppen geprüft:

- Blinde und sehbehinderte Menschen;
- Geheingeschränkte und im Rollstuhl nutzende Menschen;
- Gehörlose und hörbehinderte Menschen;
- Menschen mit kognitiven Einschränkungen;
- Menschen mit sonstigen Mobilitätseinschränkungen.

3. Abdeckung der verschiedenen Handlungsfelder (Haltestellen/Bahnhöfe, Fahrzeuge, Information/Vertrieb, Betrieb/Service);

Zur Erreichung der vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV ist ein aufeinander abgestimmtes Vorgehen in allen Handlungsfeldern des ÖPNV erforderlich, mit denen Fahrgäste im Zuge ihre Fahrt und der gesamten Reisekette innerhalb des ÖPNV in Berührung kommen. In der Analyse der zehn Nahverkehrspläne haben wir diese Handlungsfelder in die folgenden vier Oberkategorien zusammengefasst, die sich an den Hinweisen der BAG ÖPNV orientieren (siehe Abschnitt 4.1.6):

- Bahnhöfe/Haltestellen,
- Fahrzeuge,
- Information/Vertrieb,
- Betrieb/Service.

Wesentlicher Bestandteil aller Leitfäden zur Erstellung von NVP und auch in vielen Landesnahverkehrsgesetzen vorgegeben ist eine angemessene Bestandsaufnahme. Diese ist auch beim Thema Barrierefreiheit eine wesentliche Voraussetzung, um fundierte Zielsetzungen und Maßnahmenprogramme entwickeln zu können. Nach bisherigen Erfahrungen (siehe Abschnitt 4.1) weisen die meisten NVP grundsätzlich umfangreiche Bestandsaufnahmen aus – allerdings wurde bislang bei Analysen der Bestandsaufnahme der Fokus nicht speziell auf Barrierefreiheit gelegt.

4. Vorgaben von Standards in den Handlungsfeldern, Detaillierungsgrad und Verbindlichkeit der Vorgaben

In den Nahverkehrsplänen wurde analysiert, ob Standards für die verschiedenen Handlungsfelder vorgegeben werden, wie hoch der jeweilige Detaillierungsgrad ist und ob die Umsetzung der Standards verbindlich vorgeschrieben wird.

Bei den Standards kann es sich um Vorgaben hinsichtlich des Vorhandenseins und oder der Ausgestaltung von Ausstattungsgegenständen (Haltestellen, Fahrzeuge, ...) handeln und/oder um Vorgaben zur Gestaltung und Beschaffenheit von Nutzeroberflächen (Fahrgastinformationen, Vertriebssystemen, Wegeleitsystemen, etc...). Diese Standards können sich auf einschlägige DIN-Vorgaben und/oder Richtlinien und Leitfäden beziehen oder aber eigene ggf. spezifischere Werte benennen und vorgeben (vgl. Abschnitt 2.2.7). In der Analyse wurde zudem die konkrete Formulierung der Vorgaben berücksichtigt, beispielsweise die Formulierung als „Muss-“, „Soll-“ oder „Sollte“-Vorgaben.

5. Umfang und Methodik der Beteiligung von Akteuren

Nach § 8 Abs. 3 Satz 7 PBefG sind bei der Aufstellung der Nahverkehrspläne (soweit vorhanden) Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte, Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste und Fahrgastverbände anzuhören. Ihre Interessen sind angemessen und diskriminierungsfrei zu berücksichtigen.

Die Art und Weise der Anhörung und der Berücksichtigung der Interessen der Akteure ist im PBefG nicht geregelt, sie kann daher unterschiedlich erfolgen. Für die Analyse haben wir zum einen untersucht, ob die vorgeschriebene Beteiligung der Akteure überhaupt beschrieben wird und wenn ja, ob diese eher nachgeschaltet (z. B. als mündliche/schriftliche Anhörung nach Vorliegen des NVP-Entwurfes) oder begleitend (z. B. in Form von begleitenden Arbeitskreisen oder mehrmaligen Abstimmungsrunden während des Erstellungsprozesses und ggf. auch danach bei der Umsetzung des NVPs) erfolgte.

6. Umgang mit dem Zieljahr 2022

Das durch das PBefG eingeführte Zieljahr 2022 ist eine der wesentlichen Vorgaben, die seit 2013 für Nahverkehrspläne neu sind. In den ersten Jahren nach der Novellierung ließ sich noch nicht hinreichend beurteilen, inwieweit die Aufgabenträger das Zieljahr tatsächlich und realistisch einhalten können. Wir haben daher untersucht, ob die NVP diese Vorgabe berücksichtigen und inwieweit sie das Zieljahr einhalten können.

7. Festlegung von Ausnahmen

Die Frist mit Datum 1. Januar 2022, bis zu dem die Barrierefreiheit im ÖPNV laut § 8 Abs. 3 PBefG zu verwirklichen ist, gilt nicht, sofern in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden (§ 8 Abs. 3 Satz 4 PBefG). Darüber hinaus greift § 62 Abs. 2 PBefG:

„Soweit dies nachweislich aus technischen oder wirtschaftlichen Gründen unumgänglich ist, können die Länder den in § 8 Absatz 3 Satz 3 genannten Zeitpunkt abweichend festlegen sowie Ausnahmetatbestände bestimmen, die eine Einschränkung der Barrierefreiheit rechtfertigen.“

Da in keinem der analysierten Nahverkehrspläne davon ausgegangen wird, dass zum Stichtag 1. Januar 2022 tatsächlich die vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV im Geltungsbereich des Nahverkehrsplans verwirklicht ist, müssten alle analysierten Nahverkehrspläne entsprechende Ausnahmen beschreiben und begründen.

8. Abgleich und Koordinierung mit Plänen anderer Akteure

Die meisten Landesnahverkehrsgesetze fordern von den Aufgabenträgern die Abstimmung und Koordinierung ihrer Nahverkehrspläne mit denen der benachbarten Aufgabenträger sowie der ggf. vorhandenen eigenständigen SPNV-Aufgabenträger. Da es bei Maßnahmen zur Barrierefreiheit keine bundesweit einheitlich in allen Details verbindliche Vorgaben und Regelwerke gibt – viele Normen sind als sogenannte Schutzziele formuliert und lassen damit unterschiedliche Wege der Zielerreichung zu – ist für eine durchgängige Betrachtung von Reiseketten im ÖPNV auch eine Koordinierung von Vorgaben zur Barrierefreiheit sinnvoll. Darunter fallen beispielsweise abgestimmte Bord- und Bahnsteighöhen oder kompatible technische Systeme. In den Nahverkehrsplänen ist zu prüfen, inwieweit diese Aussagen zu entsprechenden Abstimmungen und der Koordinierung mit den Nachbar-Aufgabenträgern zu finden sind. Dies betrifft ggf. auch die Abstimmung mit dem Eisenbahnbereich, beispielsweise mit Mobilitätsprogrammen gemäß § 2 EBO.

9. Aussagen zur praktischen Umsetzung und Finanzierung der NVP-Vorgaben

Die praktische Umsetzung und Finanzierung sowie die Erfolgskontrolle sind wesentliche Elemente von Nahverkehrsplänen. Gerade die ersten Generationen der Nahverkehrspläne wiesen bei der Umsetzungskontrolle teils erhebliche Schwächen auf (vgl. Holz-Rau et al. 2010, S. 17). Die Finanzierung eines NVP bzw. der in ihm benannten Maßnahmen ist seit Einführung des Nahverkehrsplans als Planungsinstrument ein Problem. Unzureichende oder wenig verbindliche Aussagen zu Kosten und Finanzierungsmöglichkeiten sowie eine mehr oder weniger große Diskrepanz zwischen Maßnahmen und verfügbaren Finanzmitteln wurden seit der ersten Generation der Nahverkehrspläne kritisiert, auch hinsichtlich ihrer Maßnahmen zur Barrierefreiheit.²³¹ Hier ist zu analysieren, wie die Nahverkehrspläne dies mit ihren Aussagen zur Barrierefreiheit umsetzen. Einzubeziehend ist auch die Frage, wie Maßnahmen genehmigungsrechtlich und/oder verkehrsvertragliche umgesetzt werden.

Die Aussagen und Inhalte der zehn einzubeziehenden Nahverkehrspläne zu den thematischen Blöcken sind nachfolgend zusammengefasst dargestellt. Für jeden Nahverkehrsplan werden die Ergebnisse zudem in Form einheitlicher Steckbriefe aufbereitet, die außerdem die relevanten sonstigen Eckdaten des jeweiligen Plans umfassen. Für den ersten Zwischenbericht wurde auf die Aufnahme der Steckbriefe verzichtet, da deren Inhalte bislang lediglich in Arbeitsdokumenten vorliegen.

²³¹ Siehe beispielsweise BT-Drs. 18/11160, S. 28; kritisiert wurde hier vor allem fehlende Verbindlichkeit und generelle Finanzierungsvorbehalte. In der Auswertung von Holz-Rau et al. (2010) wies noch ein Viertel der analysierten Pläne keine Finanz- und Investitionsplanung auf.

4.3.1 Spezifische Vorgaben der Landesnahverkehrsgesetze

4.3.1.1 Generelle Vorgehensweise und Inhalte

Alle analysierten Nahverkehrspläne setzen grundsätzlich die Vorgaben der jeweiligen Landesnahverkehrsgesetze zur generellen Struktur und zu den Inhalten um. Lediglich bei einem Nahverkehrsplan bestand hier ein Defizit, es wurde – soweit erkennbar – auf die landesgesetzlich vorgegebene Verkehrsanalyse des Modal-Splits verzichtet. Hinsichtlich der Barrierefreiheit setzen jedoch nicht alle Nahverkehrspläne eine vergleichbare Systematik um. Zwar fordern alle Nahverkehrsgesetze der einbezogenen Länder für die Inhalte mindestens Bestandsaufnahme, Zielsetzung und Maßnahmen, dies wird hinsichtlich der Barrierefreiheit jedoch nicht bei allen Plänen vollständig umgesetzt. Vor allem die Bestandsaufnahme ist meist lückenhaft, aber auch die Zielformulierung ist (siehe auch Abschnitt 4.3.2 zur Definition der vollständigen Barrierefreiheit) nicht in allen Nahverkehrsplänen hinsichtlich der Barrierefreiheit eindeutig.

4.3.1.2 Landesspezifische Vorgaben zur Barrierefreiheit

Alle analysierten Nahverkehrspläne stellen die aktuelle Rechtslage zur Barrierefreiheit dar und geben in diesem Zusammenhang in der Regel auch die einschlägigen Regelungen der Landesnahverkehrsgesetze an. Diese gehen aber nur in wenigen Fällen über die PBefG-Vorgaben hinaus (siehe Abschnitt 4.2.1). Von den Landesnahverkehrsgesetzen der Länder, aus denen NVP ausgewählt wurden, ist dies nur beim Berliner Mobilitätsgesetz (MobG BE) und dem Landesnahverkehrsgesetz von Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW) der Fall. Beide setzen Ziele und formulieren sogar Vorgaben, die über die Anforderungen des PBefG hinausgehen:

- Im MobG BE erfolgt zum einen eine genauere Definition barrierefreier Mobilität, die u. a. „*bauliche Anlagen, Verkehrsmittel, technische Gebrauchsgegenstände, Systeme der Informationsverarbeitung, akustische und visuelle Informationsquellen und Kommunikationseinrichtungen*“ umfasst (§ 2 Abs. 6 MobG BE). Zum anderen gibt das MobG BE konkrete Inhalte für den NVP vor. Dazu zählen u. a. Standards für „*die Ausstattung von Fahrzeugen und fahrgastbezogener Infrastruktur als auch bei Informationen, Vertrieb und Orientierungshilfen sowie dem Betrieb und der Wartung der entsprechenden Infrastruktur.*“ (§ 29 Abs. 6 i. V. m. § 26 Abs. 7 MobG BE). Zum anderen wird dem NVP als Aufgabe die Entwicklung barrierefreier Mobilitätsalternativen für den Störfall oder bei baulich oder fahrzeugseitig noch nicht hergestellter Barrierefreiheit vorgegeben.
- Das ÖPNVG NRW setzt keine spezifischen Vorgaben für die Nahverkehrspläne, fordert jedoch etwas allgemeiner die Berücksichtigung bestimmter Vorgaben in der Planung des ÖPNV (§ 2 Abs. 3 und 8 ÖPNVG NRW). Dazu zählen explizit die Planung und Ausgestaltung der Verkehrsinfrastruktur, der Fahrzeuge sowie des Angebotes der ÖPNV und eine barrierefreie Fahrgastinformation.

Alle analysierten Nahverkehrspläne aus den beiden Ländern Berlin und Nordrhein-Westfalen (Borken und Essen) entsprechen grundsätzlich den jeweiligen Vorgaben und decken in ihren Zielsetzungen und Vorgaben die geforderte Bandbreite ab.

Die übrigen Landesnahverkehrsgesetze formulieren zwar ebenfalls Zielsetzungen, diese bilden jedoch teils noch den Stand des PBefG vor der Novellierung 2013 ab oder gehen nicht über dessen Regelungsgehalt hinaus. So fordert beispielsweise das baden-württembergische ÖPNVG „*Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen zur Verwirklichung einer möglichst weitreichenden*

Barrierefreiheit [...]“²³². Damit sind keine spezifischen Inhalte in den Nahverkehrsplänen erforderlich. Mit Ausnahme der drei genannten Pläne lassen sich daher keine Inhalte finden, die spezifisch auf Vorgaben der jeweiligen Landesgesetze zurückzuführen sind. Auch die landesgesetzlichen Vorgaben von Berlin und NRW sind mit Ausnahme der in Berlin geforderten Einführung barrierefreier Mobilitätsalternativen jedoch keine Besonderheiten, die nicht auch in einschlägigen Handreichungen und Handlungsempfehlungen als Bestandteil eines vollständig barrierefreien ÖPNV-Angebots benannt wurden. Aufgrund der überwiegend eher unspezifischen Vorgaben der Landesnahverkehrsgesetze ist dieses Ergebnis insgesamt nicht überraschend.

Auf eine Analyse hinsichtlich der Raumstrukturen wurde bei dieser Frage aufgrund der geringen Anzahl relevanter Pläne und der primär dem Landesrecht geschuldeten Unterschiede verzichtet. Auch eine eventuelle Vorlagepflicht für die Nahverkehrspläne war hier ohne Belang, da diese in Berlin und NRW nicht besteht.

4.3.2 Definition der vollständigen Barrierefreiheit

Von zehn analysierten Nahverkehrsplänen weisen fünf eine eigenständige Definition der vollständigen Barrierefreiheit auf (vgl. Bild 7). Der Magdeburger NVP weist keine eigenständige Definition auf, verweist aber auf ein separates Dokument, den „*Magdeburger Standard der Barrierefreiheit im ÖSPV*“ (Landeshauptstadt Magdeburg 2018a). Die übrigen NVP definieren diese entweder nicht weiter oder wiederholen lediglich die allgemeine Definition des BGG.

Konkrete Definitionen sind damit in folgenden Nahverkehrsplänen zu finden:

- NVP Berlin;
- NVP Borken;
- NVP Braunschweig;
- NVP Essen;
- NVP Magdeburg (in separatem Dokument „Magdeburger Standard“);
- NVP Verkehrsverbund Oberelbe (VVO).

In den übrigen Nahverkehrsplänen erfolgt keine eigenständige Definition, in zweien wird aber zumindest die Frage einer Definition angesprochen. Ein Nahverkehrsplan stellt keine eigenständige Definition auf, entwickelt jedoch umfassende Anforderungen. Ein weiterer Plan benennt die Problemstellung einer fehlenden Definition im PBefG, verzichtet aber auf eine eigene Definition. Teilweise wird explizit auf die Definition des BGG verwiesen, teilweise lediglich allgemein das BGG in Bezug genommen. In einem Nahverkehrsplan fehlt auch dieser Bezug.

²³² § 11 Abs. 3 Nr. 5 ÖPNVG BW.

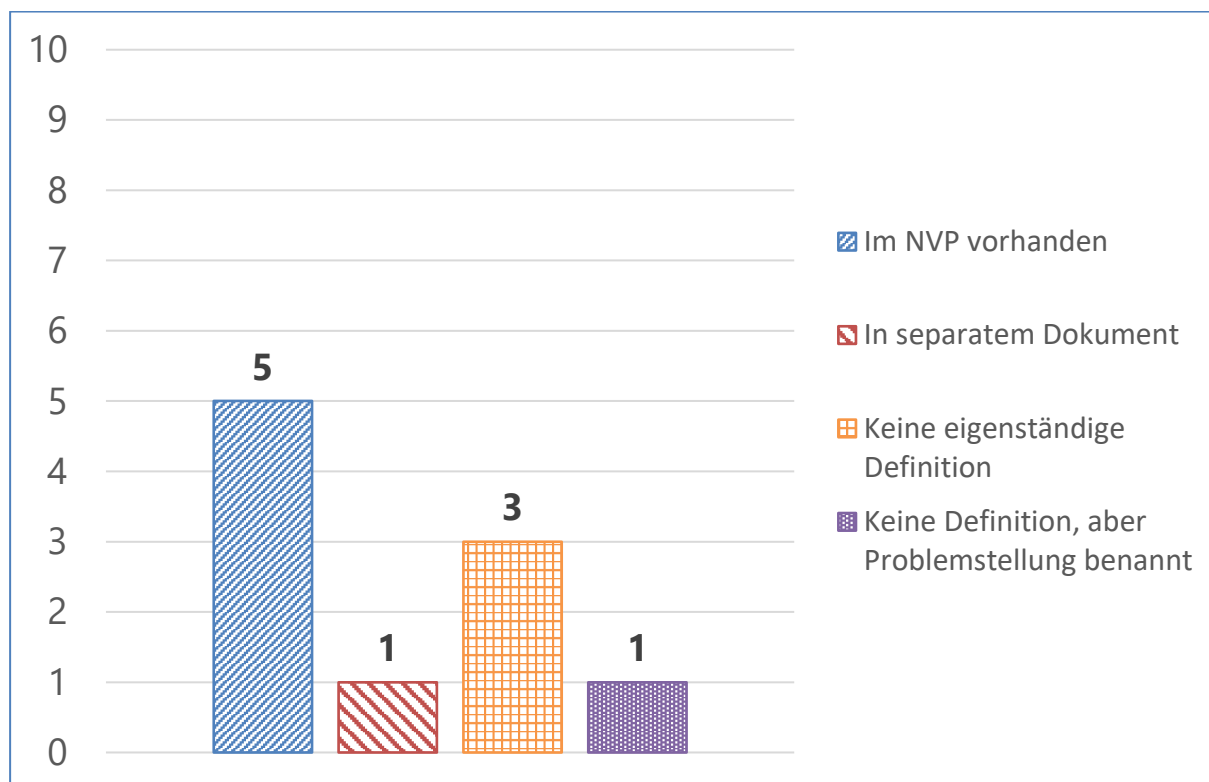


Bild 7: Definition der vollständigen Barrierefreiheit im NVP

Die verwendeten Definitionen orientieren sich grundsätzlich an der allgemeineren Definition des BGG und greifen deren Formulierungen in unterschiedlichem Umfang auf, benennen aber ergänzende Vorgaben und konkretisieren sie für die Anwendung im ÖPNV. Ein Beispiel dafür ist die Definition des Nahverkehrsplans für den Verkehrsverbund Oberelbe (VVO):

„Das im VVO-Gebiet existierende ÖPNV/SPNV-System ist barrierefrei, wenn sowohl die Bauweise und/ oder die Ausstattung der Fahrzeuge und der Haltestelleninfrastruktur (inklusive der Zuwegung), als auch die vorgehaltenen Fahrgastinformationen bzw. Serviceangebote barrierefrei ausgestaltet sind. Für ein barrierefreies ÖPNV-Angebot müssen innerhalb zusammenhängender Liniennetze Verkehrsmittel und Haltestelleninfrastruktur so aufeinander abgestimmt sein, dass die Benutzung des Verkehrsmittels für Fahrgäste mit Mobilitätseinschränkungen grundsätzlich ohne Hilfe möglich ist und/ oder Barrieren durch fahrzeugseitige und/ oder stationäre Einrichtungen möglichst selbständig überwunden werden können. Dies schließt nicht aus, dass auch die Hilfe des Personals der Verkehrsunternehmen in Anspruch genommen werden kann. Bei der Umsetzung der Barrierefreiheit im ÖPNV ist das Prinzip der Verhältnismäßigkeit zu beachten.“²³³

Wesentlich einfacher gehalten ist die im „Magdeburger Standard der Barrierefreiheit im ÖSPV“ verwendete Definition. Sie orientiert sich ebenfalls an der Definition im BGG, die im NVP eingangs zitiert, aber in der Definition nicht wiederholt wird:

„Teilnahme am ÖSPV ohne fremde Hilfe“²³⁴

²³³ VVO 2019, S. 154.

²³⁴ Landeshauptstadt Magdeburg 2018a, S. 13.

Die Ergebnisse zeigen eine klare räumliche Differenzierung. Alle NVP in Stadtregionen oder stadtreionsnahen ländlichen Räumen besitzen mit einer Ausnahme eine eigenständige Definition, dagegen verzichten alle NVP aus ländlichen Regionen (sowie ein Plan einer Stadtregion) darauf.

Von den vier einer Vorlagepflicht unterliegenden Nahverkehrsplänen weisen zwei eine eigenständige Definition auf.

4.3.3 Berücksichtigung der unterschiedlichen Zielgruppen

Von den zehn analysierten Nahverkehrsplänen benennen neun ausdrücklich Zielgruppen, die bei der Gewährleistung der vollständigen Barrierefreiheit berücksichtigt werden sollen. Lediglich ein Nahverkehrsplan geht nicht weiter auf spezifische Zielgruppen oder unterschiedliche Formen von Mobilitätseinschränkungen ein (vgl. Bild 8/Bild 8).

Die Zielgruppen „Blinde und sehbehinderte Personen“, „Schwerhörige bzw. gehörlose Personen“ und „Gehbehinderte Personen inklusive Rollstuhlfahrende“ werden in neun der zehn analysierten Nahverkehrspläne explizit aufgeführt. „Personen mit kognitiver Beeinträchtigung/Personen mit Lernschwierigkeiten“ werden in sechs der zehn analysierten Nahverkehrspläne benannt.

Personen mit anders gearteten Beeinträchtigungen, wie z. B. Konzentrations- und Orientierungsbeeinträchtigungen, mit Gleichgewichtstörungen oder greifbehinderte Personen werden nur in drei der zehn analysierten Nahverkehrspläne ausdrücklich benannt.

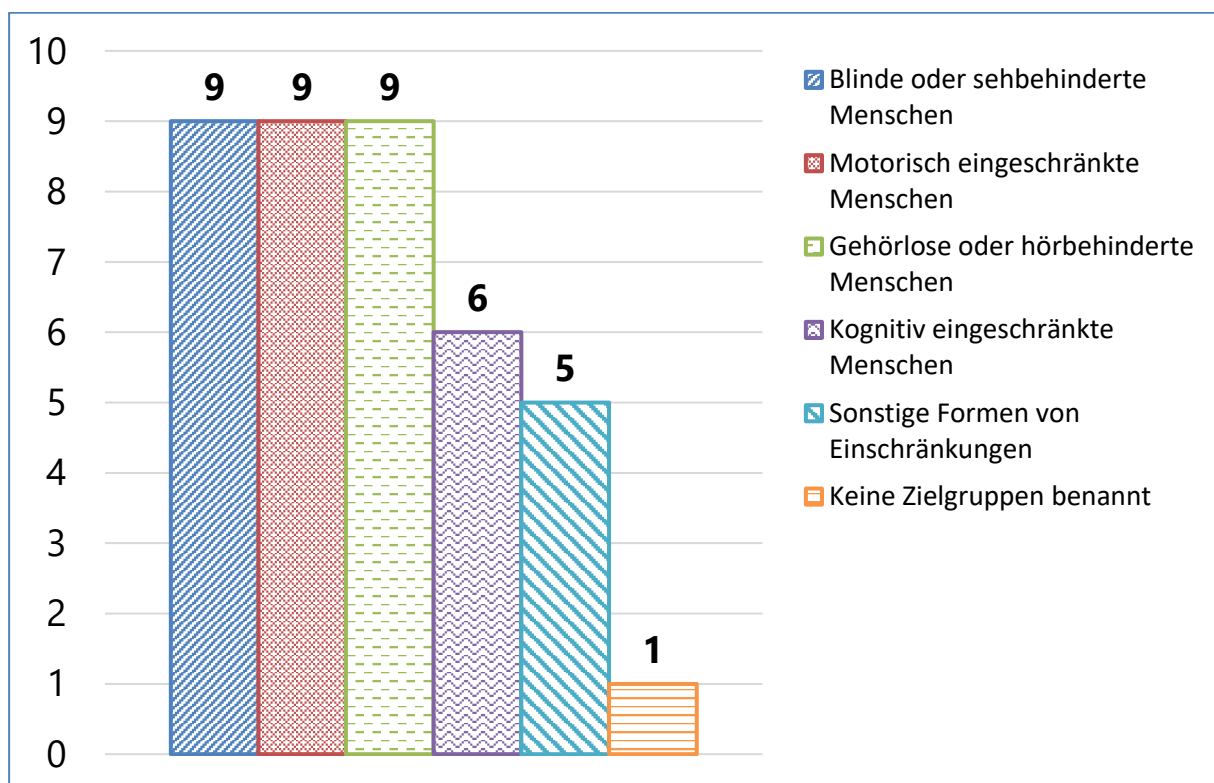


Bild 8: In den NVP benannte Formen von Mobilitätseinschränkungen

Die Nennung bestimmter Formen von Mobilitätseinschränkungen im Analysekapitel oder in der Zielformulierung führt jedoch nicht in allen untersuchten Nahverkehrsplänen dazu, dass diese auch Vorgaben oder zu berücksichtigende Standards formulieren, die den jeweiligen spezifischen Anforderungen gerecht werden sollen.

Eine räumliche Differenzierung der analysierten NVP ergibt sich bei Berücksichtigung der unterschiedlichen Mobilitätseinschränkungen nur eingeschränkt. Tendenziell decken jedoch eher NVP aus Stadtregionen verschiedene Formen von Mobilitätseinschränkungen ab. Die drei Nahverkehrspläne, die alle vier analysierten spezifischen Formen abdecken und darüber hinaus auch sonstige Formen von Mobilitätseinschränkungen benennen (Berlin, Essen und Ulm) sind alle in Stadtregionen zu finden, von den Plänen, die primär ländliche Regionen abdecken, geht nur der NVP Borken auf kognitive Einschränkungen ein.

Unter den vier vorlagepflichtigen Nahverkehrsplänen ist der NVP zu finden, der keine Zielgruppen benennt. Von den übrigen drei benennt ein NVP auch kognitiv eingeschränkte Menschen als Zielgruppe.

4.3.4 Abgedeckte Handlungsfelder zur vollständigen Barrierefreiheit

Eine Berücksichtigung aller vier der Analyse zugrunde gelegten Handlungsfelder (Bahnhöfe/Haltestellen, Fahrzeuge, Information/Vertrieb und Betrieb/Service) zur Erreichung der vollständigen Barrierefreiheit erfolgt nur in sechs der analysierten zehn Nahverkehrsplänen (vgl. Bild 9).

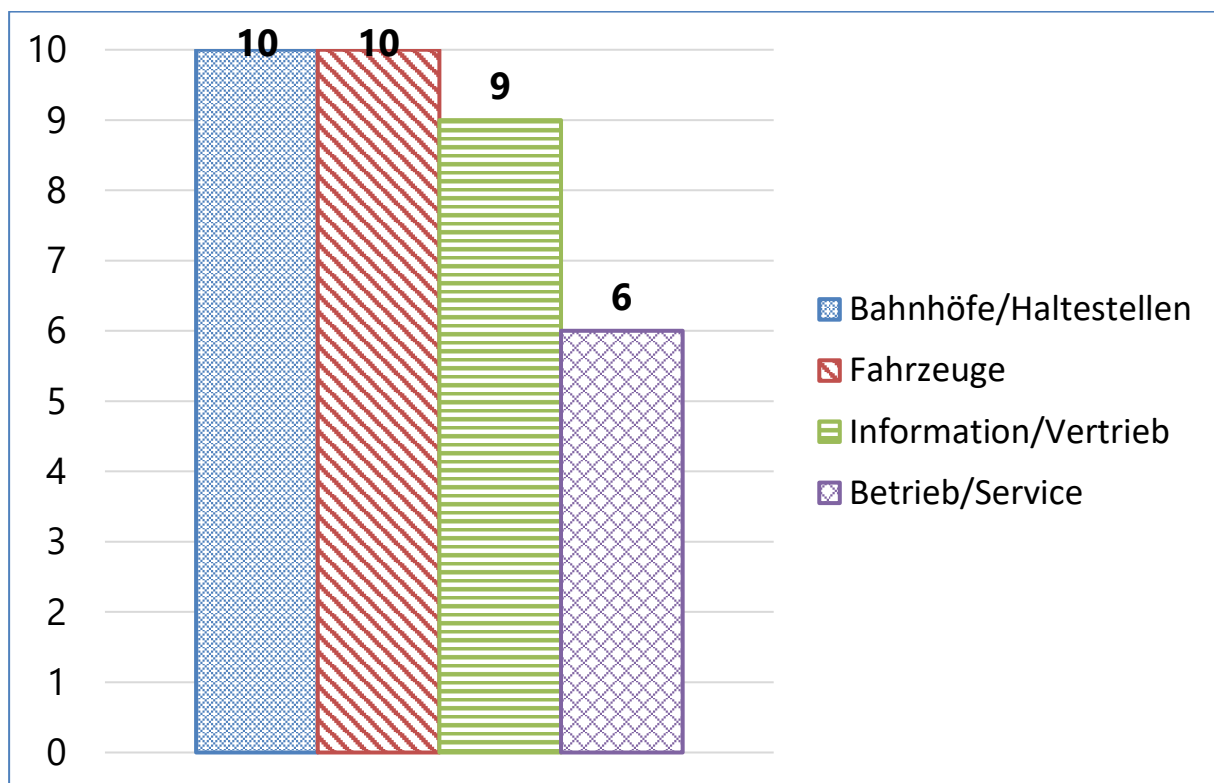


Bild 9: In den NVP abgedeckte Handlungsfelder für vollständige Barrierefreiheit

Die Handlungsfelder „Bahnhöfe/Haltestellen“ und „Fahrzeuge“ werden in allen zehn analysierten Nahverkehrsplänen berücksichtigt, das Handlungsfeld „Information/Vertrieb“ in neun Nahverkehrsplänen. Das Handlungsfeld „Betrieb/Service“ decken sechs der analysierten Nahverkehrspläne mit ab.

Die grundsätzliche Berücksichtigung der Handlungsfelder schlägt sich jedoch nicht in allen Nahverkehrsplänen auch in konkreten Vorgaben von Standards oder Maßnahmen nieder (siehe Abschnitt 4.3.5). Auch weisen die Pläne eine erhebliche Spannweite der abgedeckten Themen innerhalb der jeweiligen Handlungsfelder auf. Dies betrifft sowohl die Bestandsaufnahme, die teils nicht vorhanden bis lückenhaft ist, als auch die Umsetzung und den Konkretisierungsgrad von Standards und Vorgaben.

Als ein Beispiel seien die Vorgaben zu Fahrzeugen benannt – während in einem Teil der NVP ausführliche Vorgaben zu Einstiegshöhen, Türbreiten, Platzbedarf und Anzahl an Rollstuhlplätzen sowie zu kontrastreicher Innenraumgestaltung benannt werden, wird in anderen analysierten NVP lediglich eine Ausführung als Niederflurfahrzeug gefordert, ohne weitere Aspekte zu berücksichtigen, die für vollständig barrierefrei gestaltete Fahrzeuge eigentlich erforderlich sind.

Die räumliche Differenzierung ist lediglich bei den nicht in allen NVP abgedeckten Handlungsfeldern von Interesse. Das Handlungsfeld Information/Vertrieb wurde in fast allen NVP berücksichtigt, es fehlt lediglich in einem NVP aus einer ländlichen Region. Die vier NVP, die das Handlungsfeld Betrieb/Service nicht berücksichtigt haben, stammen mit einer Ausnahme aus überwiegend als ländliche Region eingestuften Gebietskörperschaften.

Von den vier vorlagepflichtigen NVP benennt einer nicht die Handlungsfelder Information/Vertrieb und Betrieb/Service, die anderen drei benennen mit einer Ausnahme nicht das Handlungsfeld Betrieb/Service.

4.3.5 Vorgaben von Standards, Detaillierungsgrad und Verbindlichkeit der Vorgaben

Untersucht wurde zu dieser Kernfrage zum einen der Detaillierungsgrad der Vorgaben, zum anderen die Verbindlichkeit der gesetzten Standards.

4.3.5.1 Detaillierungsgrad von Standards und Vorgaben

Alle zehn analysierten Nahverkehrspläne benennen Standards für die Ausgestaltung von Bahnhöfen/Haltestellen sowie für die Fahrzeugbeschaffenheit. Im Hinblick auf das Handlungsfeld Information/Vertrieb benennen neun der untersuchten zehn Nahverkehrspläne Standards für die Barrierefreiheit. Im Handlungsfeld Betrieb/Service geben dagegen nur fünf Nahverkehrspläne Standards vor.

Eine Bewertung der in den Nahverkehrsplänen gesetzten Standards erwies sich als schwierig, da diese in ausgesprochen heterogener Form formuliert sind. Die Bandbreite reicht beispielsweise im Handlungsfeld Bahnhöfe/Haltestellen von verkehrsträgerspezifischen umfangreichen tabellarischen Auflistungen mit detaillierten Maßangaben zu Platzangebot, Längenentwicklung und Bordhöhen für verschiedene Anwendungsfälle sowie Angaben zur jeweiligen Beleuchtung, Sitzplatzgestaltung und Fahrgastinformation bis zur sehr pauschalen Feststellung, dass Busbahnhöfe und Haltestellen barrierefrei gestaltet werden sollen.

Eine grobe Clusterung orientierte sich daher an folgenden Kriterien:

- Sehr hoch: Detaillierte qualitative und quantitative Angaben für die meisten Aspekte des Handlungsfelds, differenzierte Darstellung für verschiedene Anwendungsfälle und mögliche Einsatzbereiche.
- Hoch: Umfassende qualitative und quantitative Angaben für die Mehrzahl der Aspekte des Handlungsfelds, teils pauschal für verschiedene Anwendungsfälle und Einsatzbereiche.
- Mittel: Qualitative und quantitative Angaben für einen Teil der Aspekte des Handlungsfelds, ohne genauere Differenzierung für verschiedene Anwendungsfälle oder Einsatzbereiche.
- Gering: Qualitative oder quantitative Angaben für einzelne Aspekte des Handlungsfelds, ohne genauere Differenzierung.
- Sehr gering: Pauschale Aussagen zum Ziel der barrierefreien Gestaltung für ein Handlungsfeld ohne nennenswerte Differenzierung der Aspekte sowie ohne genauere qualitative und quantitative Angaben.

In Bild 10 ist dargestellt, wie viele der analysierten NVP entsprechend dieser Clusterung ihre Vorgaben formuliert haben. Vorgaben mit **sehr hohem** Detaillierungsgrad werden für das Handlungsfeld Bahn-

höfe/Haltestellen in zwei Nahverkehrsplänen, mit **hohem** Detaillierungsgrad in fünf Nahverkehrsplänen gemacht. Nur wenige der untersuchten Nahverkehrspläne beschränken sich auf eher wenig detaillierte Vorgaben. In einem dieser Nahverkehrspläne wird jedoch explizit darauf verwiesen, dass die Vorgaben keine rechtlich bindende Wirkung ggü. den Baulastträgern haben (vgl. Abschnitt 1.3.1.4), weitere formulieren entsprechende Vorgaben ausdrücklich als Empfehlung für die zuständigen Baulastträger.

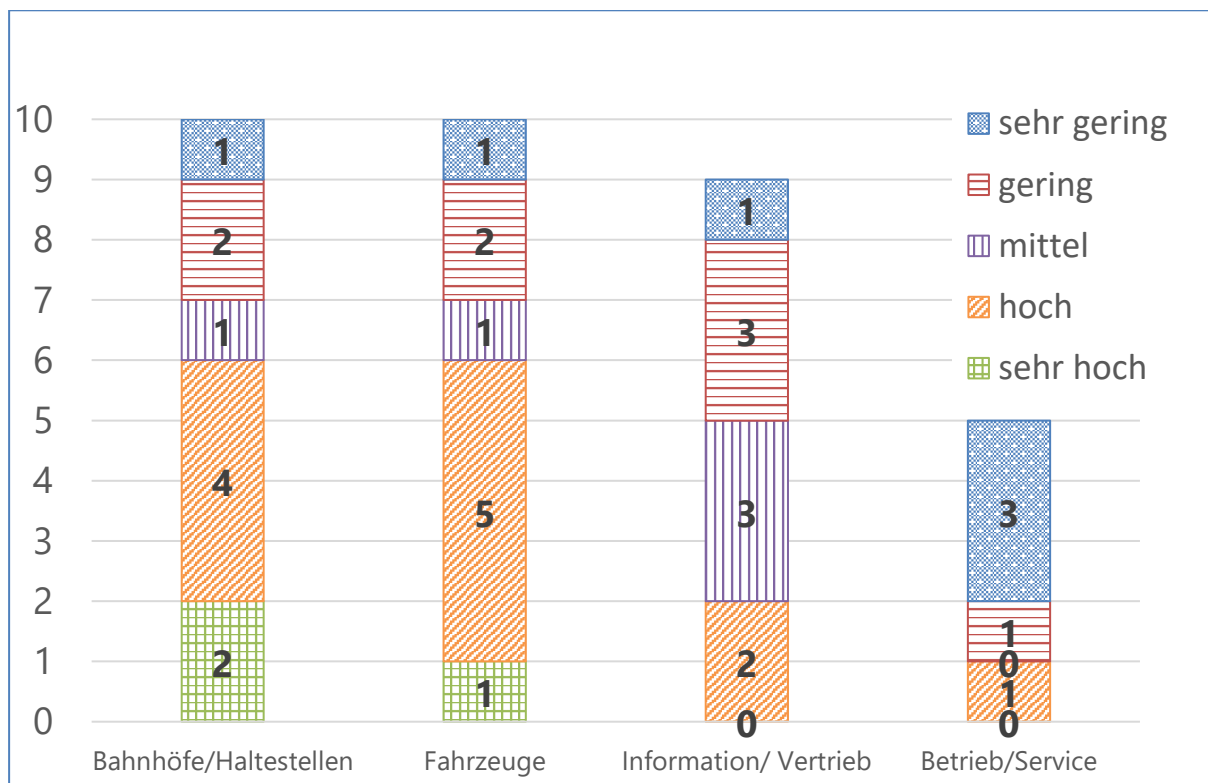


Bild 10: Detaillierungsgrad von Standards und Vorgaben in den NVP

Ähnlich sieht es im Handlungsfeld Fahrzeuge aus, für das ein Nahverkehrsplan einen **sehr hohen** Detaillierungsgrad aufweist und weitere fünf Nahverkehrspläne **einen hohen** Detaillierungsgrad. In diesen Nahverkehrsplänen werden jeweils differenziert nach Haltestellentypen und Fahrzeugarten Gestaltungselemente mit der Benennung von Maßen und Ausgestaltungsarten detailliert und eindeutig vorgegeben und als Mindeststandard für die vollständige Barrierefreiheit benannt und von einzelnen Ausnahmen abgesehen alle Aspekte der Handlungsfelder (siehe Bild 5, S. 125) berücksichtigt. In den übrigen Nahverkehrsplänen sind die Vorgaben teils sehr unpräzise, in einem Fall beschränkt sich die Aussage hinsichtlich barrierefreier Fahrzeuge darauf, dass grundsätzlich Niederflerbusse einzusetzen sind.

Im Handlungsfeld Information/Vertrieb werden in fünf der zehn analysierten Nahverkehrspläne Detaillierungsgrade von „mittel“ bis „hoch“ erreicht, in vier Nahverkehrsplänen sind dagegen nur „sehr geringe“ bzw. „geringe“ Detailvorgaben für die Vorgaben hinsichtlich der barrierefreien Fahrgastinformation enthalten – ein Nahverkehrsplan macht dazu gar keine Angaben. NVP mit hohen Detaillierungsgraden machen hier umfassende Vorgaben über die gesamte Reisekette des ÖPNV, von der Fahrplanauskunft und dem Fahrscheinerwerb über die Informationsvermittlung an Bahnhöfen und Haltestellen sowie während der Fahrt in den Fahrzeugen und ggf. bei Umsteigevorgängen. Diese NVP geben in der Regel auch das „Zwei-Sinne-Prinzip“ vor, wonach alle relevanten Informationen in mindestens zwei der drei menschlichen Sinne (sehen, hören, tasten) zu kommunizieren sind. Für die jeweiligen Teilaspekte

werden zudem teils sehr detaillierte, mit Maßangaben und einzuhaltenden Werten untersetzte Vorgaben gemacht. Bei geringem Detaillierungsgrad beschränkt sich beispielsweise ein NVP darauf, ausreichende Schriftgrößen und Kontraste zu fordern, jedoch ohne genauere Spezifizierung.

Für das Handlungsfeld Betrieb/Service, zu dem Aspekte wie Störfallmanagement und Personalschulungen zählen, machen fünf Nahverkehrspläne Vorgaben, davon vier lediglich mit „geringer“ bzw. „sehr geringer“ Detailtiefe – meist beschränkt auf die Vorgabe, das Fahrpersonal im Umgang mit mobilitätseingeschränkten Fahrgästen zu schulen. Lediglich einer der untersuchten Nahverkehrspläne setzt Vorgaben mit „hohem“ Detaillierungsgrad. Es fällt im Vergleich dieser Ergebnisse mit denen zur Berücksichtigung der Handlungsfelder (siehe Abschnitt 4.3.4) auf, dass einzelne Nahverkehrspläne zwar die Handlungsfelder Information/Vertrieb und Betrieb/Service hinsichtlich ihrer Bedeutung für die Barrierefreiheit benennen, dann aber keine konkreten Standards oder Vorgaben dafür entwickeln.

Die räumliche Differenzierung zeigt ein deutliches Stadt-/Land-Gefälle. Im Handlungsfeld Bahnhöfe/Haltestellen sind alle drei NVP mit geringem bzw. sehr geringem Detaillierungsgrad in ländlichen Regionen verortet, ebenso auch im Handlungsfeld Fahrzeuge. Das Handlungsfeld Information/Vertrieb ist in zwei Stadtregionen mit hohem Detaillierungsgrad behandelt, mit geringem bzw. sehr geringem dagegen sowohl in städtischen wie ländlichen Räumen. Betrieb/Service ist als Handlungsfeld fast in allen NVP gar nicht oder nur in geringem Umfang behandelt worden, einzige Ausnahme ist der NVP Berlin.

Bei den vorlagepflichtigen NVP zeigt sich ein uneinheitliches Bild. Einer dieser NVP setzt für die drei von ihm berücksichtigten Handlungsfelder durchweg Vorgaben mit hohem oder sehr hohem Detaillierungsgrad, zwei dagegen durchweg gering oder sehr gering detaillierte Vorgaben. Der vierte Plan ist je nach Handlungsfeld uneinheitlich, während Haltestellen mit hohen Anforderungen versehen werden, ist bei den übrigen Handlungsfeldern ein mittlerer bis sehr geringer Detaillierungsgrad zu verzeichnen.

4.3.5.2 Verbindlichkeit von Standards und Vorgaben

In ähnlicher Weise wurden die Vorgaben hinsichtlich ihrer Verbindlichkeit untersucht. Dabei ergab sich eine vergleichbare Problematik wie beim Detaillierungsgrad, da die Formulierungen teils sehr unterschiedlich ausfallen. Anhand der jeweiligen konkreten Formulierungen erfolgte daher eine überschlägige Einschätzung und Einteilung in drei Gruppen. Auf eine Unterteilung nach Handlungsfeldern wurde verzichtet, da die Formulierungen mit wenigen Ausnahmen über die Handlungsfelder hinweg in den meisten Nahverkehrsplänen ähnlich sind. Unterschiede ergeben sich weniger aus dem Verbindlichkeitsgrad der Formulierungen, sondern eher aus dem Grad der Abdeckung der unterschiedlichen Aspekte aus den einzelnen Handlungsfeldern (vgl. Bild 5, S. 125) Es erfolgte daher eine gesamthafte Einschätzung:

- Hoch: Klare Umsetzungsvorgaben mit hoher Verbindlichkeit (beispielsweise „sind auszuführen“, „ist umzusetzen“);
- Mittel: Eingeschränkt verbindliche Umsetzungsvorgaben (beispielsweise „sind möglichst auszuführen“, „soll möglichst umgesetzt werden“);
- Gering: Wenig verbindliche Umsetzungsvorgaben (beispielsweise „sollte erreicht werden“, „strebt das Ziel an“).

Lediglich bei vier der untersuchten zehn Nahverkehrspläne konnte die Verbindlichkeit der formulierten Standards und Vorgaben insgesamt als „hoch“ eingestuft werden (Bild 11). In dreien ist sie als „mittel“ und in dreien als „gering“ zu beurteilen.

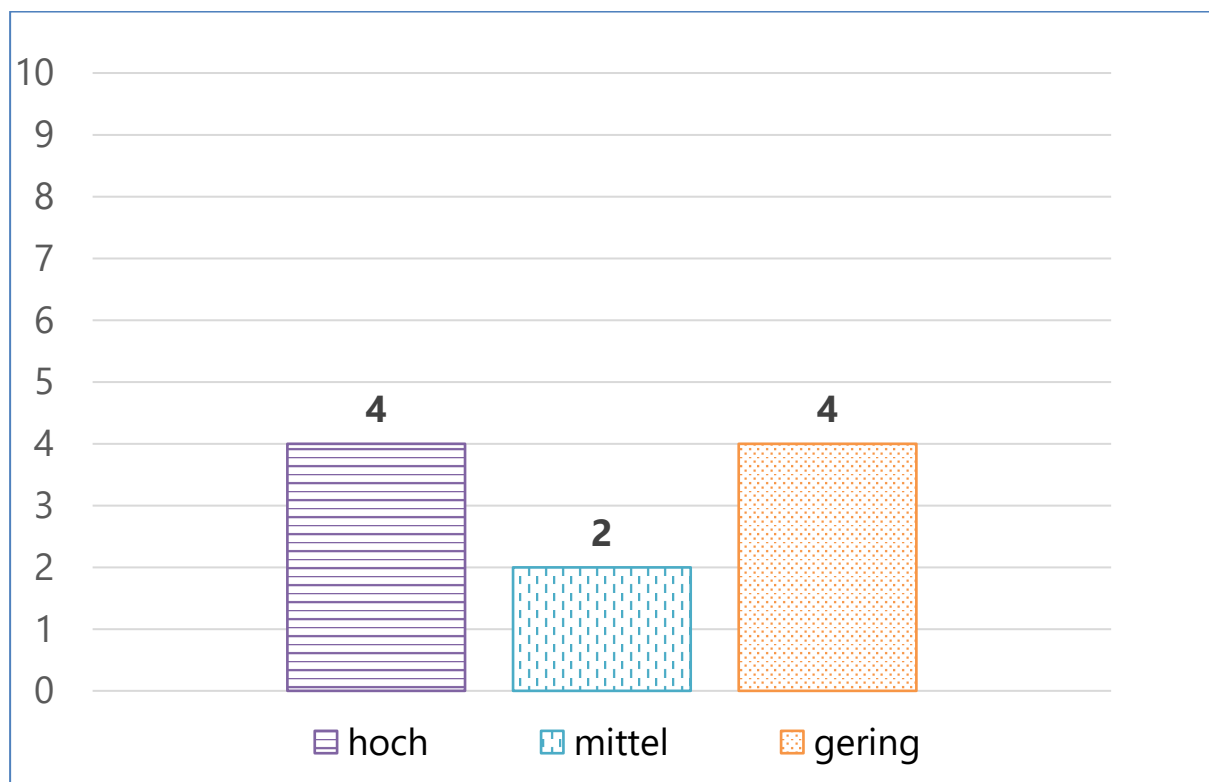


Bild 11: Grad der Verbindlichkeit der NVP-Vorgaben

Auch bei der Verbindlichkeit zeigt sich ein klares Stadt-Land-Gefälle. Es zeigt sich zudem ein deutlicher Zusammenhang zwischen dem Detaillierungsgrad und der Verbindlichkeit – NVP mit überwiegend genau detailliert formulierten Vorgaben haben dies auch mit wesentlich mehr Verbindlichkeit und Umsetzungsaufträgen verbunden. Die drei NVP mit geringer Verbindlichkeit liegen in ländlichen Regionen, die vier NVP mit hoher Verbindlichkeit dagegen mit einer Ausnahme in Stadtregionen. Auffallend ist, dass beide in die Analyse einbezogenen NVP auf Verbundebene in etwa dazwischenliegen, vermutet werden kann hier ein Ausgleich der unterschiedlichen Anforderungen seitens der einbezogenen Aufgabenträger.

Aus der Vorlagepflicht resultieren auch bei diesem Analyseaspekt keine eindeutigen Tendenzen, ein NVP formuliert mit hoher Verbindlichkeit, einer mit mittlerer und die übrigen zwei mit geringer Verbindlichkeit.

4.3.6 Beteiligung von Akteuren

In drei der analysierten Nahverkehrspläne wird weder thematisiert ob eine Beteiligung der Betroffenenverbände und anderer Akteure stattgefunden hat, noch wie diese ggf. erfolgte (Bild 12). Daraus kann jedoch nicht geschlossen werden, dass es keine entsprechenden Verfahren gegeben hat, zumal das grundsätzliche Erfordernis der Beteiligung von Akteuren auch in diesen Plänen mindestens erwähnt wird. Genauer untersucht wurden in den NVP mit erwähnten Beteiligungsverfahren folgende Punkte:

- Umfang des Beteiligungsverfahrens
- Methodik der Beteiligung
- Einbezogene Akteure
- Dokumentation des Beteiligungsverfahrens

4.3.6.1 Umfang und Methodik des Beteiligungsverfahrens

Umfang und Methodik des Beteiligungsverfahrens wurde anhand folgender Kriterien bewertet:

- Hoch: Begleitende Beteiligung der Akteure in den Verbänden in Form von Arbeitsgruppen, die von Beginn bis zur Finalisierung des NVPs in die Aufstellung einbezogen wurden;
- Mittel: Nachgeschaltete Beteiligung (d.h. der NVP-Entwurf wurde den Akteuren der Verbände vorgelegt, Anmerkungen wurden bei der Endbearbeitung berücksichtigt);
- Gering: Nur Erwähnung der Beteiligung ohne Ausführung wie diese erfolgte.

Von den sieben analysierten NVP, die die Durchführung eines Beteiligungsverfahrens explizit benennen, wird die Art und Weise der Beteiligung in einem der Pläne nicht weiter beschrieben (vgl. Bild 12). Bei zwei Nahverkehrsplänen erfolgte eine Beteiligung in Form einer Anhörung auf Basis des vorliegenden Textentwurfs, also als „nachgeschaltete“ Form der Beteiligung. Vier Nahverkehrspläne haben die Akteure „begleitend“, also mehrfach während des Aufstellungsverfahrens in unterschiedlicher Form einbezogen, beispielsweise über Foren, begleitende Arbeitsgruppen oder andere Beteiligungsformen, es erfolgte jeweils auch eine abschließende Anhörung auf Basis des NVP-Entwurfs.

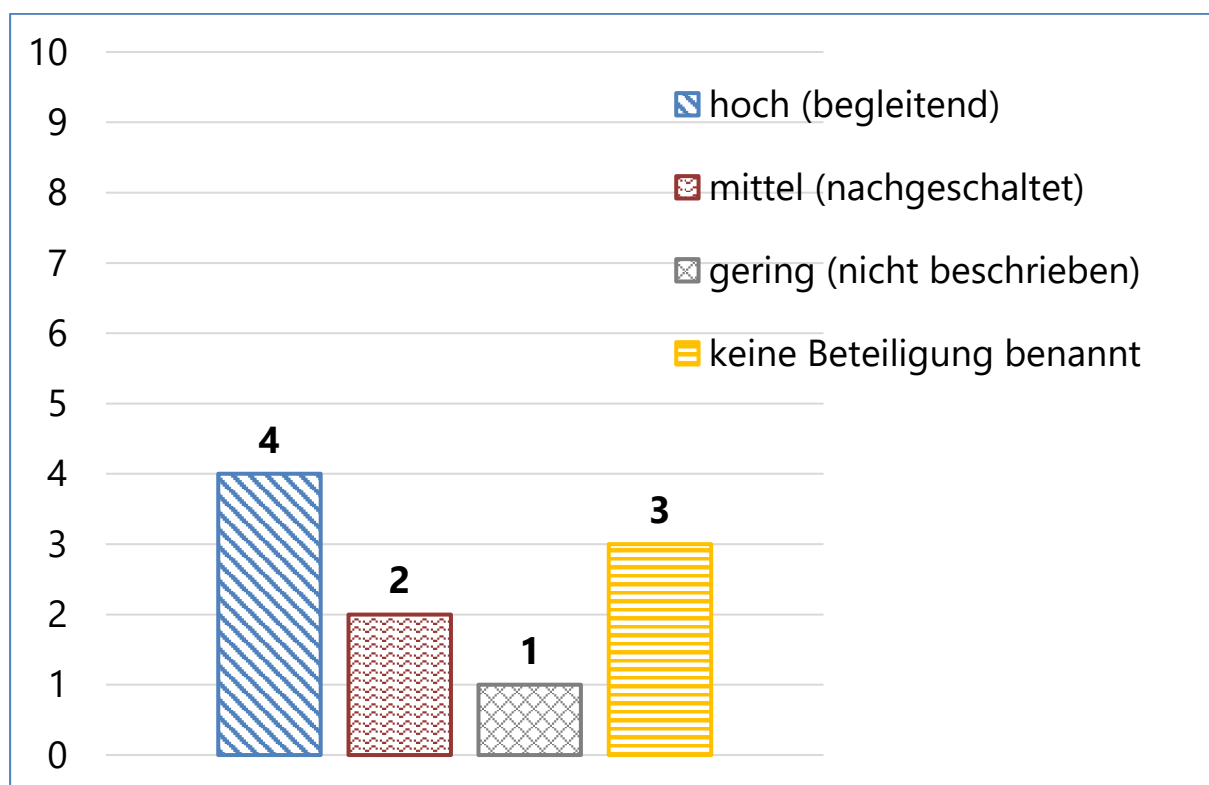


Bild 12: Umfang und Methodik des Beteiligungsverfahrens

Hinsichtlich der räumlichen Strukturen ergeben sich keine Auffälligkeiten. Die beiden NVP mit nachgeschalteter Beteiligung liegen in einer städtischen und einer ländlichen Region. Von den vier mit begleitender Beteiligung aufgestellten NVP zählen drei zu städtischen und einer zu den ländlichen Regionen. Zu letzteren gehört auch der eine NVP ohne weitere Angaben zur Form des Verfahrens. Die drei NVP ohne Angaben zur Beteiligung der Akteure verteilen sich auf eine ländliche und zwei städtische Regionen.

Von den vier vorlagepflichtigen NVP machen zwei keine Angaben zu einem Beteiligungsverfahren, einer beschreibt dieses nicht weiter, einer hat eine nachgeschaltete Beteiligung durchgeführt.

4.3.6.2 Einbezogene Akteure

Von den insgesamt sieben Plänen, die Angaben zu einer durchgeführten Beteiligung gemacht haben, benennen sechs Pläne konkreter, welche Akteure in die Abstimmung einbezogen wurden (Bild 13). Allerdings wurden, soweit erkennbar, in den Plänen lediglich die Akteure benannt, die sich im Rahmen der Anhörung oder Beteiligung aktiv mit Rückmeldungen oder Stellungnahmen eingebracht haben.

Bei vier der sechs Pläne sind Stellungnahmen von Akteuren dokumentiert, die das PBefG als anzuhörend benennt, also Beauftragten von Menschen mit Behinderung oder Mitglieder von entsprechenden Beiräten oder Verbänden. Bei zwei dokumentierten Beteiligungsverfahren fehlen Angaben oder Stellungnahmen dieser Akteure. Es kann anhand der Angaben aber nicht beurteilt werden, ob diese nicht einbezogen wurden oder sie lediglich die Beteiligungsmöglichkeit nicht genutzt haben. Über diese Akteure hinaus beteiligten sich in der Regel kreisangehörige Kommunen, Nachbarkreise, Verkehrsunternehmen, die jeweiligen Verkehrsverbünde, Gewerkschaften, Parteien sowie Fahrgast- und Umweltverbände.

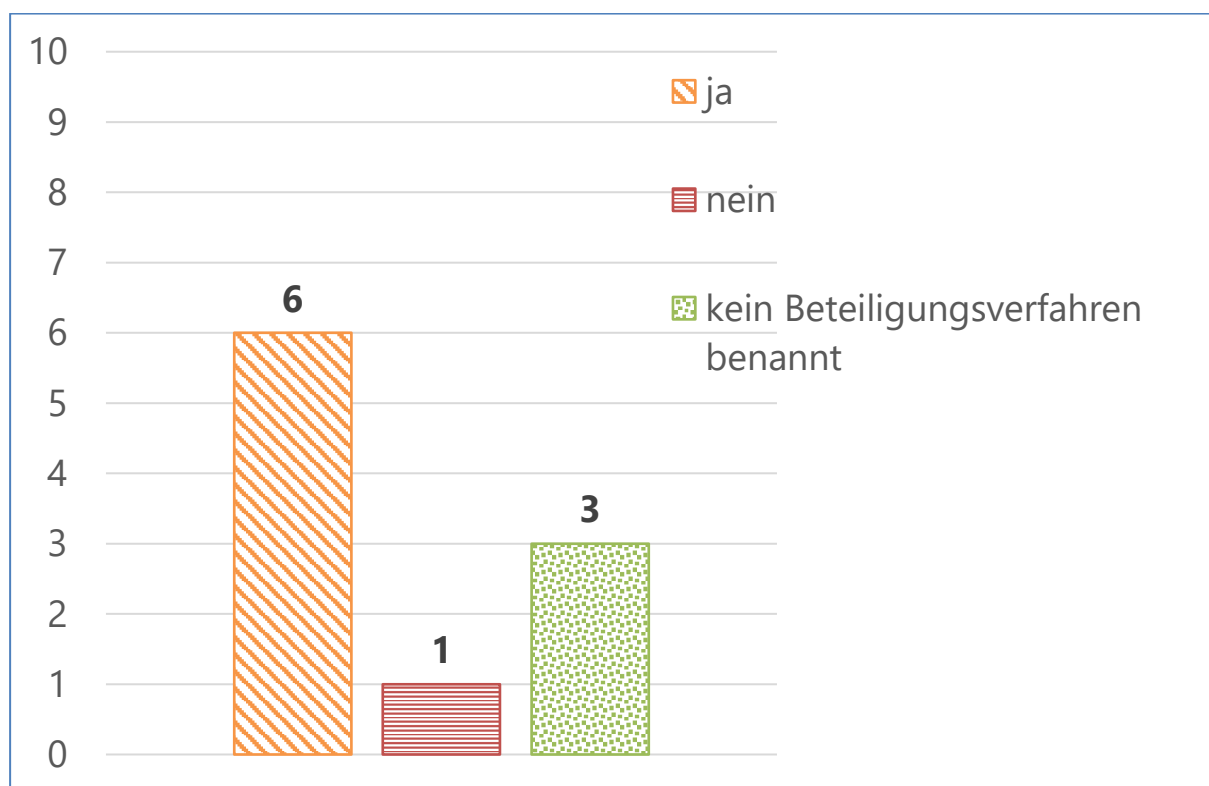


Bild 13: Nennung der beteiligten Akteure

Die sechs NVP mit genaueren Angaben zu den Akteuren verteilen sich auf drei ländliche und drei städtische Regionen. Die beiden vorlagepflichtigen NVP, die Angaben zu einem Beteiligungsverfahren gemacht haben, führen jeweils auch die Akteure auf.

4.3.6.3 Dokumentation des Beteiligungsverfahrens

Die Inhalte der Beteiligungsverfahren werden in fünf der Pläne, die ein Beteiligungsverfahren nach Eigenaussage durchgeführt haben, auch entsprechend dokumentiert (Bild 14). Drei Pläne besitzen in Anlagen komplette Synopsen, in denen alle Einwendungen und Stellungnahmen einzeln dokumentiert und bewertet werden. Zwei Pläne informieren lediglich in Form von Zusammenfassungen oder exemplarisch über die Inhalte, die im Beteiligungsverfahren angesprochen wurden, und ihre Berücksichtigung.

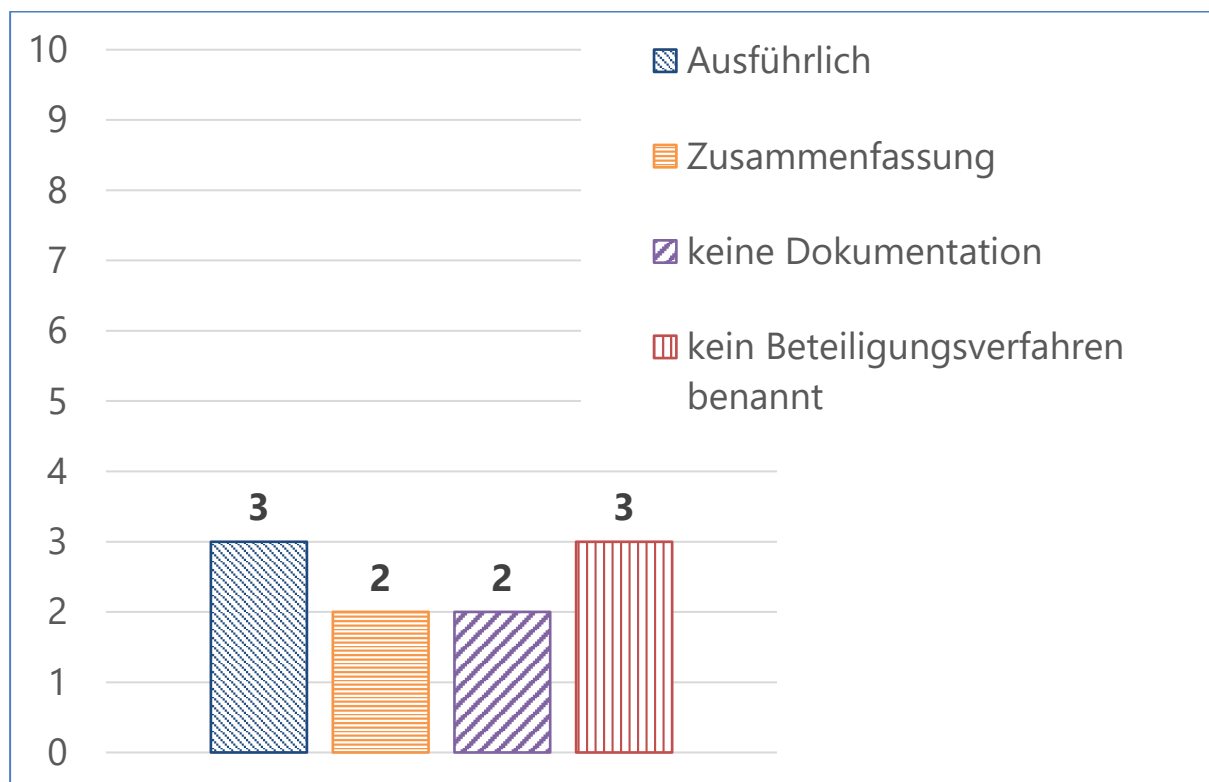


Bild 14: Dokumentation der Beteiligung

Ausführliche Dokumentationen erfolgen in zwei NVP aus ländlichen Regionen sowie in einem NVP einer Stadtregion. Die Zusammenfassungen finden sich in zwei städtischen NVP, während je ein städtischer und ein ländlicher NVP auf eine Dokumentation verzichten.

4.3.7 Orientierung am Zieljahr 2022

Alle analysierten Nahverkehrspläne benennen das Zieljahr 2022 als wesentlichen Maßstab für die Umsetzung der vollständigen Barrierefreiheit. Ob zu diesem Datum eine vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV tatsächlich erreicht werden, dazu machen jedoch nicht alle Nahverkehrspläne Aussagen (vgl. Bild 15). Zwei NVP verzichten auf entsprechende Aussagen völlig, ein NVP führt bei den gesetzten Standards und Maßnahmen lediglich mehrfach an, dass diese „möglichst bis 2022“ umgesetzt werden sollen. Sieben Nahverkehrspläne führen ausdrücklich aus, dass das Ziel eines vollständig barrierefreien ÖPNV bis 2022 nicht umsetzbar sei und daher die Anwendung der Ausnahmeregelung des PBefG bzw. eine Priorisierung von Maßnahmen erforderlich werden. Nur in einem Teil der sieben NVP gibt es auch einen Überblick, in welchen Bereichen das Ziel verfehlt wird bzw. nicht umgesetzt werden kann.

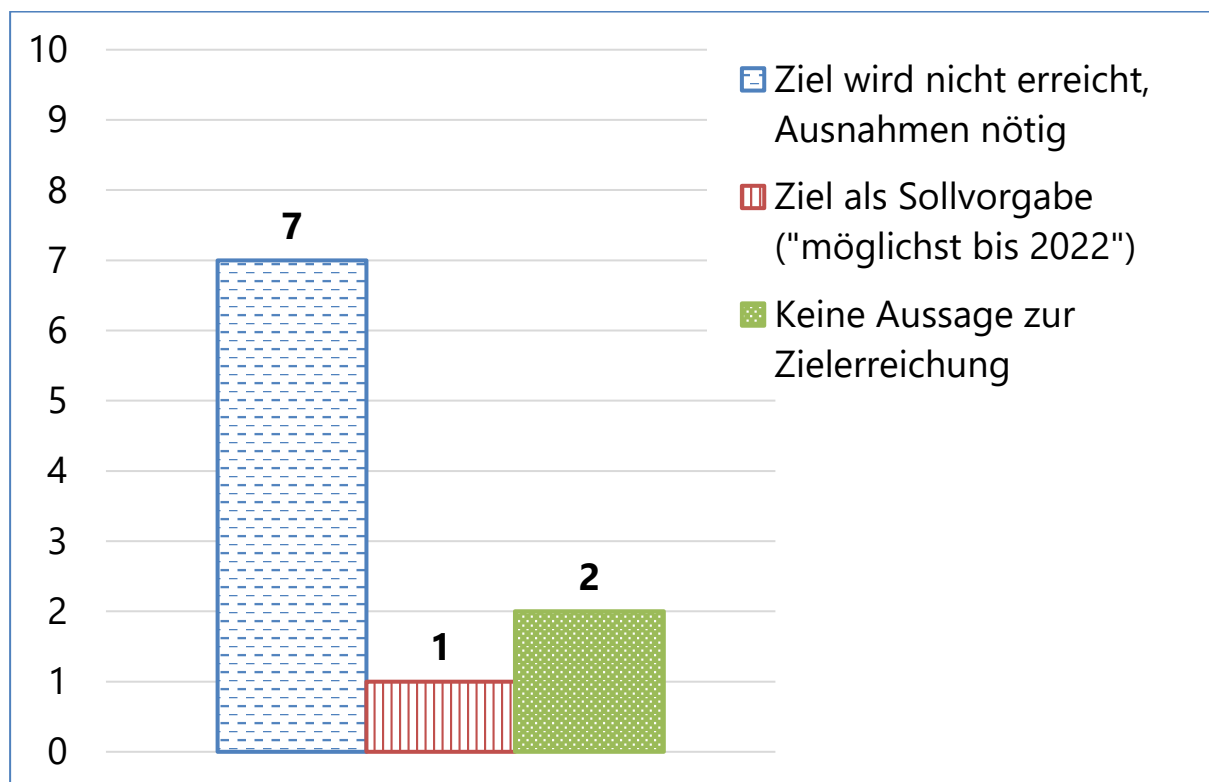


Bild 15: Aussagen zur Erreichung des Zieljahrs 2022 bei den analysierten NVP

Die beiden Nahverkehrspläne, die keine Aussage zur Zielerreichung tätigen, entstammen ländlichen Regionen. Als Sollvorgabe formuliert ein städtischer NVP seine entsprechenden Aussagen.

4.3.8 Definition von Ausnahmen zur vollständigen Barrierefreiheit

Von den im PBefG verankerten Regelungen für Ausnahmen von der vollständigen Barrierefreiheit ist in der Praxis die Regelung gemäß § 62 PBefG ohne Wirkung geblieben. Soweit bekannt hat kein Bundesland von den dort benannten Möglichkeit Gebrauch gemacht und das Stichjahr generell oder für Einzelaspekte verschoben oder bestimmte landesweit gültige Ausnahmen festgelegt. Die Aufgabenträger sind daher auf die Nutzung der Regelung gemäß § 8 Abs. 3 PBefG angewiesen. Entsprechende Ausnahmen zur nicht fristgerechten Umsetzung der vollständigen Barrierefreiheit werden, obwohl sieben Nahverkehrspläne deren grundsätzliches Erfordernis benennen, nur in fünf der analysierten Nahverkehrspläne eindeutig beschrieben und begründet (vgl. Bild 16). Allerdings werden auch in diesen fünf Nahverkehrsplänen nur in einem einzigen Nahverkehrsplan für die drei Handlungsfelder (Bahnhöfe/Haltestellen, Fahrzeuge, Information/Vertrieb) Ausnahmen eindeutig beschrieben und begründet (im NVP Berlin). Für das Handlungsfeld Betrieb/Service benennt kein Nahverkehrsplan Ausnahmen. Bei den berücksichtigten Handlungsfeldern zeigte sich folgendes Bild:

- Für das Handlungsfeld Bahnhöfe/Haltestellen beschreiben und begründen fünf Nahverkehrspläne Ausnahmetatbestände, ein Nahverkehrsplan benennt lediglich für einen Teil der in ihm berücksichtigten Verkehrsträger Ausnahmen.
- Für das Handlungsfeld Fahrzeuge beschreiben und begründen vier Nahverkehrspläne Ausnahmetatbestände, ein Nahverkehrsplan benennt lediglich für einen Teil der in ihm berücksichtigten Verkehrsträger Ausnahmen.
- Für das Handlungsfeld Information/Vertrieb beschreibt und begründet ein Nahverkehrsplan Ausnahmetatbestände.

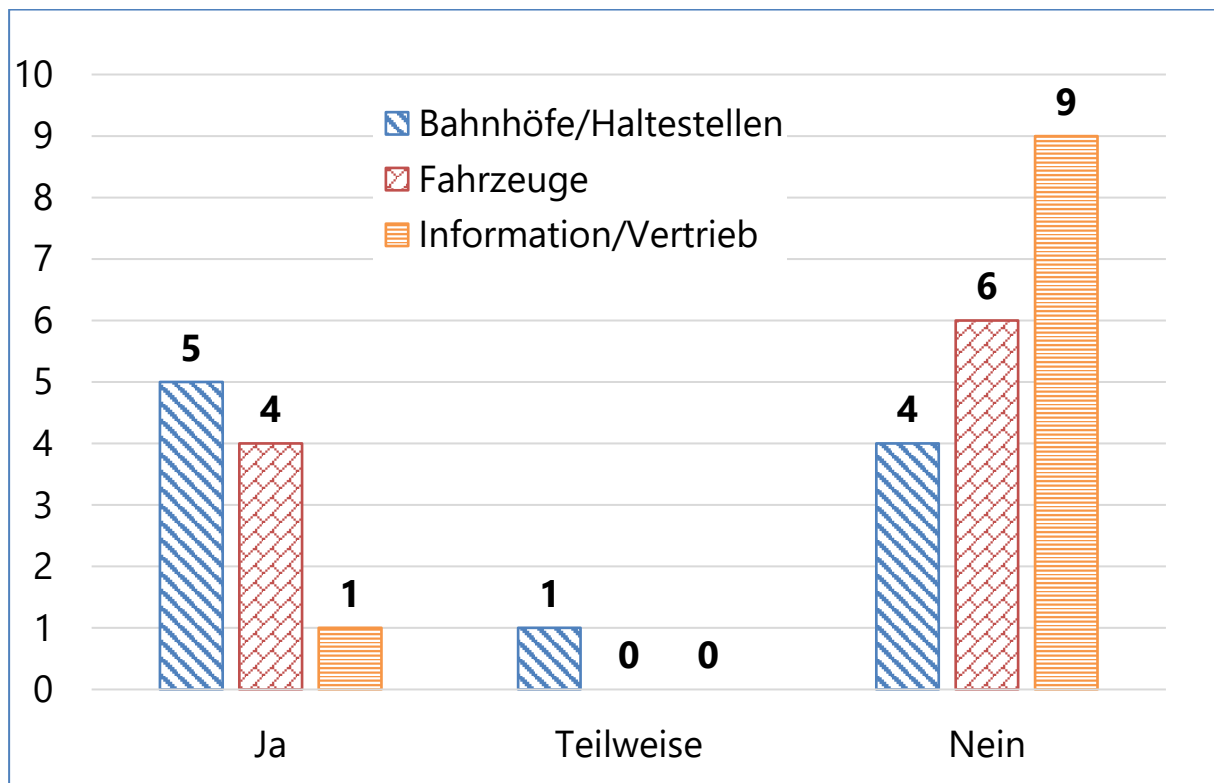


Bild 16: Nahverkehrspläne mit definierten Ausnahmen zur Barrierefreiheit

Ausnahmetatbestände – sofern sie denn in den unterschiedlichen Nahverkehrsplänen in den verschiedenen Handlungsfeldern vorhanden sind – werden in einer sehr unterschiedlichen Genauigkeit beschrieben. Auch die Begründung für die Ausnahmen variieren in ihrer Begründungstiefe stark.

Für das Handlungsfeld Haltestellen seien die NVP-Beispiele Berlin und Borken benannt, in denen jeweils Ausnahmetatbestände für Haltestellen benannt werden:

- Im NVP Berlin werden Ausnahmebedingungen für dauerhaft nicht barrierefreie Bus- und Straßenbahnhaltestellen benannt (Haltepunkte bedarfsgesteuerter Rufbussysteme, Haltestellen die aus baulichen Gründen nicht umgebaut werden können, temporäre Haltestellen von Ersatz- und Umleitungsverkehren). Für alle anderen Haltestellen und Bahnhöfe werden diejenigen Bahnhöfe eindeutig benannt, die bis zum Zieldatum 01.01.2022 noch nicht vollständig barrierefrei sind. Für diese werden konkrete Ausbauzielzeitpunkte aufgeführt, bis zu denen die vollständige Barrierefreiheit erreicht werden soll. Bei Bus- und Straßenbahnhaltestellen werden quantitative jährliche Ausbauziele aufgeführt.
- Im NVP Borken werden Kriterien benannt, die dazu führen, dass bestimmte Haltestellen dauerhaft nicht barrierefrei ausgebaut werden sollen. Diese Kriterien betreffen u. a. Fahrgasteinstiegezahlen pro Tag (weniger als 50 pro Tag), ungeeignete räumliche Rahmenbedingungen bei der Zuwegung (zu schmale Gehwege) und zu hohe Ausbaurkosten (doppelte Ausbaurkosten im Vergleich zu anderen Haltestellen).

Für das Handlungsfeld Fahrzeuge seien die NVP-Beispiele Essen und Borken benannt, in denen jeweils Ausnahmetatbestände benannt werden:

- Fahrzeuge im Geltungsbereich des NVP Essen sollen grundsätzlich bis zum Stichtag 01.01.2022 vollständig barrierefrei sein. Eine Ausnahme wird lediglich hinsichtlich der Einschränkung der

Sicht nach Außen durch Seitenbeklebung mit Werbung (sogenannte „Trafficboards“) vorgesehen, diese soll bei Bussen dauerhaft zulässig sein.²³⁵

- Für Fahrzeuge auf „Sonstigen Regionallinien“, auf Linien mit unregelmäßiger Bedienung (beide Fahrzeugkategorie III), für Ergänzungsverkehre und Einsatzfahrten (Fahrzeugkategorie IV) sowie für BürgerBus-, TaxiBus- und AST-Verkehre sieht der NVP Borken vor, dass von den Anforderungen an die vollständige Barrierefreiheit abgewichen werden kann.

Für das Handlungsfeld Information/Vertrieb benennt nur der NVP Berlin Ausnametatbestände. Für den Bereich Fahrgastinformation nimmt der NVP Anwendungsfälle von der vollständigen Barrierefreiheit („Zwei-Sinne-Prinzip“) aus, wenn z.B. die verfügbare Zeit zwischen zwei Haltestellen nicht ausreicht, um alle möglichen Echtzeit-Anschlussinformationen auch akustisch wiederzugeben. Ausnahmen werden weiterhin für die akustische Wiedergabe von Haltestellenaushangfahrplänen vorgesehen (hier sollen alternativ QR-Codes angeboten werden, die über Smartphones dann zu akustischen Informationen führen). Außerdem ist als Ausnahme definiert, dass bei Störungen aus Praktikabilitätsgründen der visuelle Hinweis zur vorhandenen Störung ausreicht.

4.3.9 Koordinierung mit anderen Akteuren und Planwerken

Nur ein Teil der analysierten Nahverkehrspläne trifft hierzu Aussagen. Genannt werden insbesondere die Abstimmung mit benachbarten Aufgabenträgern und den Landesnahverkehrsplänen (soweit jeweils vorhanden). Ebenso als Abstimmungsgegenstand benannt werden Regional- und Stadtentwicklungspläne und andere Planwerke der Landes-, Regional- und Stadtplanung.

In drei der analysierten Nahverkehrspläne ist nicht erkennbar, ob und wenn ja, in welcher Form eine entsprechende Abstimmung stattgefunden hat. Ein Nahverkehrsplan lässt ansatzweise erkennen, dass andere Planwerke berücksichtigt wurden. Sechs Nahverkehrspläne geben an, dass entsprechende Abstimmungen mit übergeordneten wie auch räumlich benachbarten Planwerken erfolgt ist. Es ist allerdings nicht bei allen Planwerken erkennbar, in welchem Umfang diese Abstimmung stattfand und welche konkreten Auswirkungen auf die Planinhalte sie hat. Hinsichtlich der Barrierefreiheit macht keiner der analysierten Nahverkehrspläne konkrete Angaben zu eventuell stattgefundenen Abstimmungen der Inhalte beispielsweise auf Verbundebene oder mit benachbarten Aufgabenträgern.

4.3.10 Praktische Umsetzung und Finanzierung

Im Rahmen der ersten Auswertung erwies sich dieses Thema als schwierig handhabbar, da sich die Vorgehensweisen teils deutlich unterscheiden und in einem ersten Ansatz nicht clustern ließen – hierfür scheint eine genauere Auswertung nötig, die bislang noch nicht leistbar war. Alle analysierten Nahverkehrspläne machen zwar Aussagen zur Umsetzung und der dafür erforderlichen Finanzierung ihrer Inhalte, jedoch überwiegend nur teilweise, und unter Nennung von Finanzierungsvorbehalten, die sich beispielsweise aus Annahmen zur Verfügbarkeit von Fördermitteln des Bundes und der Länder oder anderer Finanzierungsquellen ergeben.

Die Umsetzung soll mit Ausnahme des NVP Friesland, der primär eigenwirtschaftliche Verkehrsleistungen adressiert, grundsätzlich oder zumindest für die Mehrzahl der Angebote auf Basis von Verkehrsverträgen bzw. vergleichbaren, als öffentlicher Dienstleistungsauftrag gemäß VO (EG) Nr. 1370/2007

²³⁵ Insbesondere von Fahrgästen im Rollstuhl wird die Beklebung der Seitenscheiben kritisiert, da diese sich nur an definierten Rollstuhlstellplätzen aufstellen dürfen (keine freie Platzwahl). Ist die Sicht aus dem Fahrzeug nach außen nicht gegeben, erschwert dies allerdings die Orientierung für alle Fahrgäste und kann das subjektive Sicherheitsempfinden reduzieren.

eingestuften Vereinbarungen erfolgen. Einzelne Nahverkehrspläne wie etwa die NVP Essen und Borken weisen in unterschiedlichem Umfang darauf hin, dass dies lediglich insoweit erforderlich wird, als dass die im NVP definierten Leistungen im Sinne der Daseinsvorsorge – worunter auch alle Maßnahmen und Vorgaben zur Barrierefreiheit fallen – nicht bereits auf Basis eigenwirtschaftlicher Leistungen erbracht werden. Mit dem NVP Tuttlingen benennt zudem ein Planwerk nicht nur die Problematik, dass das Instrument des Nahverkehrsplans nicht nur keine für seine Umsetzung rechtswirksamen Vorgaben im Bereich der im Straßenraum liegenden Haltestellen machen kann. Er zieht daraus auch die Konsequenz, keine konkreteren Angaben zu dem für barrierefreien Haltestellenumbau erforderlichen Finanzvolumen zu machen.

Bedingt durch die Besonderheit als Stadtstaat macht lediglich der Berliner NVP konkrete Angaben zum Gesamtinvestitionsbedarf seines ÖPNV-Angebots sowie der Infrastruktur – allerdings sind aus den aggregierten Angaben die spezifisch für Barrierefreiheit voraussichtlich anzusetzenden Kosten nicht weiter ableitbar. Lediglich das Finanzvolumen für den barrierefreien Haltestellenausbau des Busnetzes wird mit ca. 300 Mio. Euro beziffert. Andere Nahverkehrspläne wie etwa der NVP Essen verzichten auf konkrete Summen und stellen lediglich auf die sich mit dem Abschluss des nächsten Verkehrsvertrags ergebenden Ausgleichsbeträge ab, ohne diese weiter abzuschätzen. Zudem werden die verfügbaren Finanzierungstöpfе benannt, ebenfalls ohne konkrete Zahlenangaben. Im NVP Magdeburg werden die dort verfügbaren Finanzierungsquellen, sowohl für laufende Leistungsbestellungen als auch für Investitionen, ebenfalls benannt, allerdings bereits mit den konkret zu erwartenden Mittelabflüssen unter setzt. Es wird jedoch nicht erkennbar, ob die im NVP insgesamt benannten Mittel für die Umsetzung seiner Maßnahmen und Vorgaben in Summe ausreichen werden. Analog sind auch die Aussagen zur Umsetzung der Vorgaben zur Barrierefreiheit nur teilweise mit konkreten Finanzierungskennziffern unter setzt, meist im Bereich Infrastruktur. Angesichts der in der Regel schwer zu beziffernden Mehrkosten vieler Maßnahmen im Bereich der Barrierefreiheit, beispielsweise für die barrierefreie Gestaltung neuer Fahrzeuge, ist dieses Ergebnis jedoch nicht überraschend. Da in vielen Bereichen inzwischen auf den Ansatz eines „Design für alle“ gesetzt wird, wäre eine gesonderte Ausweisung für die Aufgabenträger auch nicht sinnvoll.

4.4 Fazit und Erkenntnisse

4.4.1 Zusammenfassung und Bewertung

Insgesamt bieten die analysierten Nahverkehrspläne ein ausgesprochen heterogenes Bild – sowohl vom Umfang als auch den berücksichtigten Aspekten zur Umsetzung der Vorgabe aus dem PBefG. Das in früheren Studien zu Nahverkehrsplänen ermittelte Bild (vgl. Abschnitt 4.1) wird damit bestätigt, sowohl generell als auch mit dem besonderen Fokus auf das Thema Barrierefreiheit.

Der landesspezifische rechtliche Regelungsrahmen spielt dabei keine nennenswerte Rolle. Weder bestimmte landesgesetzliche Vorgaben noch die in einigen Bundesländern bestehende Vorlage- oder Zustimmungspflicht des Landes zu Nahverkehrsplänen hat Auswirkungen auf Inhalt, Umfang und Qualität der Nahverkehrspläne.

Dagegen sind hinsichtlich der räumlichen Strukturen eher Unterschiede zu erkennen. Tendenziell sind die analysierten Nahverkehrspläne aus ländlichen Regionen weniger umfassend und detailliert, auch verzichten sie eher auf Vorgaben mit hoher Verbindlichkeit. Allerdings sind auch in den eher städtischen Regionen nicht alle NVP mit höherer Verbindlichkeit oder Umfang ausgestaltet. Zu vermuten ist, dass die spezifisch bei den jeweiligen Aufgabenträgern vorhandenen personellen und finanziellen Ressourcen eine wesentliche Rolle spielen. Hier dürfte sich die derzeit unterschiedliche Bedeutung des ÖPNV als Mobilitätsangebot in den verschiedenen Raumstrukturen entsprechend auswirken.

Auffallend sind vor allem die Unterschiede und die Bandbreite der Inhalte bei folgenden Punkten:

- **Definition:** Die Mehrzahl der Nahverkehrspläne versucht, die vollständige Barrierefreiheit, die im PBefG nicht näher konkretisiert ist, selbst zu definieren. Die Mehrzahl der Pläne orientiert sich an den Definitionen anderer rechtlicher Rahmenbedingungen, insbesondere dem BGG und den jeweiligen Landesgleichstellungs- und Landesnahverkehrsgesetzen.
- **Zielgruppen:** Nur ein Teil der Nahverkehrspläne bemüht sich um einen umfassenden Ansatz, der die große Bandbreite an unterschiedlichen Formen von Mobilitätseinschränkungen und Behinderungen möglichst abdeckt, seien es sensorische, motorische, kognitive oder andere Einschränkungen. Der in früheren Jahren noch vielfach zu findende Fokus auf die „klassischen“ Formen von Behinderung, insbesondere von Menschen im Rollstuhl (vgl. Abschnitt 4.1), ist in einem Teil der Nahverkehrspläne immer noch vorherrschend.
- **Handlungsfelder:** Angesichts der frühzeitigen Einführung des Konzepts der vier Handlungsfelder einschließlich ihrer Einzelaspekte (vgl. Abschnitt 4.1.6) durch die von den kommunalen Spitzenverbänden getragene BAG ÖPNV ist es erstaunlich, dass dieser umfassende Ansatz, der die gesamte Reisekette im ÖPNV und alle dabei potenziell für Fahrgäste wichtigen Aspekte abdeckt, nur von relativ wenigen Nahverkehrsplänen vollständig antizipiert wurde. Während Fahrzeuge und Bahnhöfe bzw. Haltestellen durchweg als relevant erkannt sind, ist dies bei der Fahrgastinformation weniger der Fall, noch mehr vernachlässigt ist das Handlungsfeld Betrieb/Service. Bei beiden Handlungsfeldern sind zudem nicht immer alle relevanten Einzelaspekte abgedeckt.
- **Detaillierungsgrad und Verbindlichkeit:** Auffällig ist die extrem große Bandbreite hinsichtlich der Detailtiefe und der Formulierung zur verbindlichen Umsetzung. Die Palette reicht von exakt mit Maßangaben, Planskizzen und Verweis auf einzuhaltende Normen für fast alle Aspekte ausgestatteten Plänen bis zu Plänen, die sich mehr oder weniger auf eine pauschale Vorgabe, dass der ÖPNV barrierefrei gestaltet sein solle, beschränken, ohne dies weiter zu untersetzen.
- **Ausnahmen:** Gemeinsam haben alle NVP, die auf das Stichjahr 2022 eingehen, dass dieses als voraussichtlich nicht einhaltbar bezeichnen, mithin also Ausnahmen gemäß PBefG als erforderlich erachtet werden. Erstaunlich ist, dass jedoch nicht alle NVP, die das Erfordernis von Ausnahmen benennen, dies dann für ihre Standards und Vorgaben vollständig umsetzen. Ein Teil der NVP untersetzt nicht alle mit Standards und Vorgaben berücksichtigten Handlungsfelder auch mit Ausnahmen, obwohl dort durchaus noch Lücken oder künftig einzuhaltende Anforderungen benannt werden. Die Ausnahmen selber weisen keine so große Bandbreite auf, vor allem im Handlungsfeld Haltestellen/Bahnhöfe ähneln sich die festgelegten Ausnahmen. Im Bereich Fahrzeuge werden entweder keine Ausnahmen mehr formuliert oder diese werden auf bestimmte einzelne Anwendungsfälle (Verstärkerleistungen, bestimmte Linien) beschränkt. Dass Ausnahmen ggf. auch in den beiden übrigen Handlungsfeldern nötig sein können, wird von der Mehrzahl der analysierten NVP nicht aufgegriffen.
- **Beteiligungsverfahren:** Auch hier zeigt sich eine gewisse Bandbreite und ein sehr unterschiedlicher Umfang – von ausführlichen Verfahren mit begleitenden Arbeitsgruppen und mehrstufiger Einbindung der Akteure bis zu schriftlichen Anhörungen auf Basis eines finalen Entwurfs.
- **Umsetzung und Finanzierung:** In diesem Bereich bleiben viele der analysierten Nahverkehrspläne relativ vage. Konkrete zu erwartende Finanzierungsvolumina werden lediglich in einem Teil der Pläne benannt, vielfach wird eher auf den begrenzten kommunalen Finanzrahmen verwiesen, viele Maßnahmen werden unter Förderungsvorbehalt gestellt.

Das Instrument des Nahverkehrsplans hat – dies lässt sich als wesentlicher Teil des Fazits festhalten – hinsichtlich der Ausgestaltung eines barrierefreien ÖPNV und insbesondere der Umsetzung der PBefG-Vorgaben Stärken und Schwächen.

4.4.2 Stärken des Instruments Nahverkehrsplan

- Der Nahverkehrsplan ist als zentrales Planungsinstrument bei allen Akteuren verankert und hilft, Maßnahmen im ÖPNV umzusetzen; dies umfasst auch Maßnahmen zur Herstellung der Barrierefreiheit.
- Dank der Vorgabe, eine vollständige Barrierefreiheit bis zum Jahr 2022 zu erreichen, ist das Thema Barrierefreiheit im ÖPNV bei den Akteuren „angekommen“. Es wird inzwischen von den meisten Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen mitgedacht und bei der Planung und beim Ausbau beachtet,
- Ebenso ist deutlich erkennbar, dass bei dem Thema durch die verpflichtende Befassung eine gewisse Sensibilisierung der professionellen Akteure vor allem auf Aufgabenträgerseite erreicht wurde. War Barrierefreiheit bei der Einführung des NVP eher ein Randthema, so ist es inzwischen in der Mehrzahl der NVP eines der zentralen Themen.
- Aktiv genutzte Beteiligungsverfahren helfen bei der Umsetzung von Maßnahmen und schaffen Bewusstsein für das Thema

4.4.3 Schwächen des Instruments Nahverkehrsplan

- Die NVP weisen bei allen Inhalten mit Bezug zur Barrierefreiheit – von Definition und Analyse bis zu Standards und Maßnahmen – eine große Bandbreite auf, die teils auch von den jeweiligen Akteuren abhängig ist (v. a. Aufgabenträger und Planungs-/Ingenieurbüros)
- Das Zieljahr 2022 hat sich bezüglich eines vollständig barrierefreien Ausbaus des ÖPNV für die meisten Aufgabenträger – mit Ausnahme des Handlungsfelds Fahrzeuge – als unrealistisch und, auch aufgrund unzureichender finanzieller Ressourcen, nicht zu erreichen erwiesen. So gut wie alle Aufgabenträger mussten daher von der Ausnahmeregelung des PBefG Gebrauch machen.
- Die fehlende rechtliche Wirkung des NVP für die Baulastträger behindert die Wirksamkeit und Umsetzung im Bereich barrierefreier Haltestellen. Einzelne NVP treffen daher hierzu nur wenige Aussagen oder verweisen hinsichtlich der eingeschränkten Umsetzungsmöglichkeiten auf diese Tatsache. Betroffen sind vor allem Landkreise, die im Unterschied zu kreisfreien Städten nur für einen relativ kleinen Teil ihres Straßennetzes Baulastträger sind.
- Der NVP hat generell eine relativ schwache rechtliche Position innerhalb des PBefG, wenn die Aufgabenträger nicht ko-finanzieren können oder wollen und eine Umsetzung ausschließlich über eigenwirtschaftliche Liniengenehmigungen erfolgt. Soweit dort die beantragenden Verkehrsunternehmen bestimmte NVP-Vorgaben nicht oder nur teilweise umsetzen wollen, kann die Genehmigung versagt werden (§ 13 Abs. 2a PBefG). Ferner haben die Vorgaben der NVP dann eine Wirkung, wenn konkurrierende Anträge gestellt werden. Es fehlt es den Genehmigungsbehörden in solchen Fällen aber an Abwägungsmaßstäben. Die NVP können dies nicht leisten.
- Die gewünschte Rahmenwirkung des NVP für Barrierefreiheit lässt sich nur effektiv umsetzen, wenn die Aufgabenträger dies finanzieren können und entsprechend prioritär behandeln. Den meisten Aufgabenträgern stehen jedoch hier nur eingeschränkte Möglichkeiten zur Verfügung.
- Die unterschiedliche fachliche Qualität und Aussagekraft haben keine Auswirkungen. Die Möglichkeit der Verbandsklage gemäß BGG besteht nur in wenigen klar definierten Fällen. Diese

wurde wahrscheinlich auch deshalb, soweit bekannt, bislang nicht genutzt. Zu den zulässigen Fällen zählt jedoch nicht ein qualitativ unzureichender NVP, der deutlich hinter den anerkannten Empfehlungen und Regeln der Technik zurückbleibt. Auch solche fachlich wenig qualifizierten Pläne sind dennoch wirksam. Die teils etablierte Vorlagepflicht bei den Ländern hat hier bislang allerdings keine Wirkungen gezeigt.

- Unklar bleibt, was passiert, wenn die Vorgaben und Inhalte eines NVP nicht wie beschlossen umgesetzt werden. Hier ist keine Umsetzungskontrolle vorgesehen.
- Die Mitwirkung der Akteure kann nur so gut wie ihre Möglichkeiten sein. Erkennbar ist ein deutliches Ungleichgewicht zwischen professionellen und ehrenamtlichen Akteuren, bedingt vor allem durch die verfügbaren Ressourcen.

Insgesamt funktioniert der Nahverkehrsplan trotz dieser durchaus umfangreichen Schwächen bereits im vorgesehenen Sinn als hilfreiches Instrument zur Umsetzung der Barrierefreiheit. Bislang macht er dies aber vor allem, indem durch den NVP ein Bewusstsein und eine Sensibilisierung der Akteure geschaffen wird. Konsequenzen, etwa in Form einer beschleunigten Umsetzung oder qualitativ besseren Ausgestaltung, sind nicht durchwegs eingetreten; auch, wenn einzelne Aufgabenträger in diesem Bereich bereits sehr aktiv und umsetzungsorientiert sind.

5 Literatur- und Quellenverzeichnis

Weiterführende Literatur findet sich zudem im Schlussbericht sowie in den anderen Anhängen zum Schlussbericht.

5.1 Rechtsnormen

5.1.1 Völkerrecht

UN-BRK: Gesetz zu dem Übereinkommen der Vereinten Nationen vom 13. Dezember 2006 über die Rechte von Menschen mit Behinderungen sowie zu dem Fakultativprotokoll vom 13. Dezember 2006 zum Übereinkommen der Vereinten Nationen über die Rechte von Menschen mit Behinderungen. Fundstelle: BGBl. II 2008 vom 21.12.2008, S. 1419.

5.1.2 Europarecht

AEUV (2012): Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union. Fundstelle: ABl. (EU) C 115 vom 9.5.2008, S. 47.

GRCh: Charta der Grundrechte der Europäischen Union (2010/c 83/02). Fundstelle: ABl. (EU) C 83 vom 30.3.2010, S. 389.

Delegierte RL (EU) Nr. 2020/12: Delegierte Richtlinie (EU) 2020/12 der Kommission vom 2. August 2019 zur Ergänzung der Richtlinie (EU) 2017/2397 des Europäischen Parlaments und des Rates in Bezug auf die Standards für Befähigungen und entsprechende Kenntnisse und Fertigkeiten, für praktische Prüfungen, für die Zulassung von Simulatoren und für die medizinische Tauglichkeit. Fundstelle: ABl. (EU) L 6 vom 10.1.2020, S. 15.

RL (EU) 2016/1629: Richtlinie (EU) 2016/1629 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. September 2016 zur Festlegung technischer Vorschriften für Binnenschiffe, zur Änderung der Richtlinie 2009/100/EG und zur Aufhebung der Richtlinie 2006/87/EG. Fundstelle: ABl. (EU) L252 vom 16.9.2016, S. 118.

RL (EU) Nr. 2016/2102: Richtlinie (EU) 2016/2102 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Oktober 2016 über den barrierefreien Zugang zu den Websites und mobilen Anwendungen öffentlicher Stellen. Fundstelle: ABl. L 327 vom 02.12.2016, S. 1.

RL (EU) 2016/797: Richtlinie (EU) 2016/797 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2016 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union. Fundstelle: ABl. (EU) L 138 vom 26.5.2016, S. 44.

RL (EU) Nr. 2017/2397: Richtlinie (EU) 2017/2397 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 12. Dezember 2017 über die Anerkennung von Berufsqualifikationen in der Binnenschifffahrt und zur Aufhebung der Richtlinien 91/672/EWG und 96/50/EG des Rates. Fundstelle: ABl. (EU) L 435 vom 27.12.2017, S. 53.

RL (EU) Nr. 2019/882: Richtlinie (EU) 2019/882 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. April 2019 über die Barrierefreiheitsanforderungen für Produkte und Dienstleistungen. Fundstelle: ABl. L 151 vom 07.06.2019, S. 70.

RL (EU) 2022/2561: Richtlinie (EU) 2022/2561 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. Dezember 2022 über die Grundqualifikation und Weiterbildung der Fahrer bestimmter Kraftfahrzeuge für den Güter- oder Personenkraftverkehr (kodifizierter Text). Fundstelle: ABl. (EU) L 330 vom 23.12.2022, S. 46.

RL (EU) Nr. 2001/85/EG: 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. L 42, S. 1).

RL (EU) Nr. 2004/54/EG: Richtlinie 2004/54/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 über Mindestanforderungen an die Sicherheit von Tunneln im transeuropäischen Straßennetz. Fundstelle: ABl. L 167 vom 30.4.2004, S. 39.

RL (EU) Nr. 2007/46/EG: Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. September 2007 zur Schaffung eines Rahmens für die Genehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge (Rahmenrichtlinie). Fundstelle: ABl. L 263 vom 9.10.2007, S. 1.

RL (EU) Nr. 2009/45/EG: Richtlinie 2009/45/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 6. Mai 2009 über Sicherheitsvorschriften und -normen für Fahrgastschiffe (Neufassung). Fundstelle: ABl. (EU) L 163 vom 25.6.2009, S. 1.

RL (EU) Nr. 2014/45/EU: Richtlinie 2014/45/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 3. April 2014 über die regelmäßige technische Überwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern und zur Aufhebung der Richtlinie 2009/40/EG. Fundstelle: ABl. (EU) L 127 vom 29.4.2014, S. 51.

RL 2014/47/EU: Richtlinie 2014/47/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 3. April 2014 über die technische Unterwegskontrolle der Verkehrs- und Betriebssicherheit von Nutzfahrzeugen, die in der Union am Straßenverkehr teilnehmen, und zur Aufhebung der Richtlinie 2000/30/EGText von Bedeutung für den EWR. Fundstelle: ABl. (EU) L 127 vom 29.4.2014, S. 134.

UNECE R 107.07: Regelung Nr. 107 der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen (UNECE) — Einheitliche Bedingungen für die Genehmigung von Fahrzeugen der Klassen M2 und M3 hinsichtlich ihrer allgemeinen Konstruktionsmerkmale (2018/237); Berichtigung 1 der Änderungsserie 07; Ergänzung 1 zur Änderungsserie 07. Fundstelle: ABl. L 52 vom 23.02.2018, S. 1.

VO (EG) Nr. 1370/2007: Verordnung (EG) Nr 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107 des Rates (ABl. L 315, S. 1), zuletzt geändert durch Verordnung (EU) 2016/2338 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. Dezember 2016 (ABl. L 354, S. 22).

VO (EG) Nr. 1371/2007: Verordnung (EG) Nr 1371/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr. Fundstelle: ABl. L 315 vom 03.12.2007, S. 14.

VO (EG) 1107/2006: Verordnung (EG) Nr. 1107/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. Juli 2006 über die Rechte von behinderten Flugreisenden und Flugreisenden mit eingeschränkter Mobilität. Fundstelle: ABl. (EU) L 204 vom 26.07.2006, S. 1.

VO (EG) 261/2004: Verordnung (EG) Nr. 261/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Februar 2004 über eine gemeinsame Regelung für Ausgleichs und Unterstützungsleistungen für Fluggäste im Fall der Nichtbeförderung und bei Annullierung oder großer Verspätung von Flügen und zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 295/91. Fundstelle: ABl. (EU) L 46 vom 17.2.2004, S. 1.

VO (EU) 2016/796: Verordnung (EU) 2016/796 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2016 über die Eisenbahnagentur der Europäischen Union und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 881/2004. Fundstelle: ABl. (EU) L 138 vom 26.5.2016, S. 1.

VO (EU) 2018/858: Verordnung (EU) 2018/858 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Mai 2018 über die Genehmigung und die Marktüberwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge, zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 715/2007 und (EG) Nr. 595/2009 und zur Aufhebung der Richtlinie 2007/46/EG, die zuletzt durch Delegierte Verordnung (EU) 2021/1445 der Kommission

vom 23. Juni 2021 (ABl. L 313 S. 4) geändert worden ist. Fundstelle: ABl. (EU) L 151 vom 14.06.2018, S. 1.

VO (EU) 2019/2144: Verordnung (EU) 2019/2144 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. November 2019 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge im Hinblick auf ihre allgemeine Sicherheit und den Schutz der Fahrzeuginsassen und von ungeschützten Verkehrsteilnehmern, zur Änderung der Verordnung (EU) 2018/858 des Europäischen Parlaments und des Rates und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 78/2009, (EG) Nr. 79/2009 und (EG) Nr. 661/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates sowie der Verordnungen (EG) Nr. 631/2009, (EU) Nr. 406/2010, (EU) Nr. 672/2010, (EU) Nr. 1003/2010, (EU) Nr. 1005/2010, (EU) Nr. 1008/2010, (EU) Nr. 1009/2010, (EU) Nr. 19/2011, (EU) Nr. 109/2011, (EU) Nr. 458/2011, (EU) Nr. 65/2012, (EU) Nr. 130/2012, (EU) Nr. 347/2012, (EU) Nr. 351/2012, (EU) Nr. 1230/2012 und (EU) 2015/166 der Kommission. Fundstelle: ABl. (EU) L 325 vom 16.12.2019, S. 1.

VO (EU) Nr. 2021/782: Verordnung (EU) 2021/782 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2021 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr (Neufassung). Fundstelle: ABl. (EU) L 172 vom 17.5.2021, S. 1.

VO (EU) Nr. 1300/2014: Verordnung (EU) Nr. 1300/2014 der Kommission vom 18. November 2014 über die technischen Spezifikationen für die Interoperabilität bezüglich der Zugänglichkeit des Eisenbahnsystems der Union für Menschen mit Behinderungen und Menschen mit eingeschränkter Mobilität. Fundstelle: ABl. L 356 vom 12.12.2014, S. 110.

VO (EU) Nr. 181/2011: Verordnung (EU) Nr. 181/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 2011 über die Fahrgastrechte im Kraftomnibusverkehr und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 2006/2004 in der Fassung vom 28.02.2011 (ABl. L 055, S. 1).

VO (EU) 1025/2012: Verordnung (EU) Nr. 1025/2012 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Oktober 2012 zur europäischen Normung, zur Änderung der Richtlinien 89/686/EWG und 93/15/EWG des Rates sowie der Richtlinien 94/9/EG, 94/25/EG, 95/16/EG, 97/23/EG, 98/34/EG, 2004/22/EG, 2007/23/EG, 2009/23/EG und 2009/105/EG des Europäischen Parlaments und des Rates und zur Aufhebung des Beschlusses 87/95/EWG des Rates und des Beschlusses Nr. 1673/2006/EG des Europäischen Parlaments und des Rates. Fundstelle: ABl. (EU) L 316 vom 14.11.2012, S. 12.

VO (EU) Nr. 1177/2010: Verordnung (EU) Nr. 1177/2010 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. November 2010 über die Fahrgastrechte im See- und Binnenschiffsverkehr und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 2006/2004. Fundstelle: ABl. (EU) L 334 vom 17.12.2010, S. 1.

VO (EU) Nr. 1315/2013: Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Dezember 2013 über Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes und zur Aufhebung des Beschlusses Nr. 661/2010/EU. Fundstelle: ABl. (EU) L 348 vom 20.12.2013, S. 1.

5.1.3 Bundesrecht

AEG: Allgemeines Eisenbahngesetz vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2396; 1994 I S. 2439), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 26. Juli 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 205) geändert worden ist.

AEG: Allgemeines Eisenbahngesetz vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2396; 1994 I S. 2439), das zuletzt durch Artikel 3 des Gesetzes vom 9. Juni 2021 (BGBl. I S. 1737) geändert worden ist.

BITV 2.0: Barrierefreie-Informationstechnik-Verordnung vom 12. September 2011 (BGBl. I S. 1843), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 21. Mai 2019 (BGBl. I S. 738) geändert worden ist.

BFSG: Barrierefreiheitsstärkungsgesetz vom 16. Juli 2021 (BGBl. I S. 2970).

BFSGV: Verordnung über die Barrierefreiheitsanforderungen für Produkte und Dienstleistungen nach dem Barrierefreiheitsstärkungsgesetz (Verordnung zum Barrierefreiheitsstärkungsgesetz – BFSGV) vom 15. Juni 2022 (BGBl. I S. 928).

BGG: Behindertengleichstellungsgesetz vom 27. April 2002 (BGBl. I S. 1467, 1468), das zuletzt durch Artikel 9 des Gesetzes vom 2. Juni 2021 (BGBl. I S. 1387) geändert worden ist.

BinSchUO: Binnenschiffsuntersuchungsordnung vom 21. September 2018 (BGBl. I S. 1398, 2032), die durch Artikel 7 der Verordnung vom 31. Oktober 2019 (BGBl. I S. 1518) geändert worden ist.

BOKraft (2021): Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr vom 21. Juni 1975 (BGBl. I S. 1573), die zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 16. April 2021 (BGBl. I S. 822) geändert worden ist.

BOStrab (2019): Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung vom 11. Dezember 1987 (BGBl. I S. 2648), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 1. Oktober 2019 (BGBl. I S. 1410) geändert worden ist.

CsgG: Carsharinggesetz vom 5. Juli 2017 (BGBl. I S. 2230), das durch Artikel 4 des Gesetzes vom 12. Juli 2021 (BGBl. I S. 3091) geändert worden ist.

EBO (2019): Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung vom 8. Mai 1967 (BGBl. 1967 II S. 1563), die zuletzt durch Artikel 2 der Verordnung vom 5. April 2019 (BGBl. I S. 479) geändert worden ist.

EIGV: Eisenbahn-Inbetriebnahmegenehmigungsverordnung vom 26. Juli 2018 (BGBl. I S. 1270), die durch Artikel 2 der Verordnung vom 17. Juni 2020 (BGBl. I S. 1298) geändert worden ist.

FeV (2021): Fahrerlaubnis-Verordnung vom 13. Dezember 2010 (BGBl. I S. 1980), die zuletzt durch Artikel 12 des Gesetzes vom 12. Juli 2021 (BGBl. I S. 3091) geändert worden ist.

FStrG: Bundesfernstraßengesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 28. Juni 2007 (BGBl. I S. 1206), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 31. Mai 2021 (BGBl. I S. 1221) geändert worden ist.
Gesetz zur Modernisierung des Personenbeförderungsrechts vom 16. April 2021 (BGBl. I S. 822).

GG: Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 100-1, veröffentlichten bereinigten Fassung, das zuletzt durch Artikel 1 u. 2 Satz 2 des Gesetzes vom 29. September 2020 (BGBl. I S. 2048) geändert worden ist.

GVFG (2020): Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 28. Januar 1988 (BGBl. I S.100), das zuletzt durch Artikel 323 der Verordnung vom 19. Juni 2020 (BGBl. I S. 1328) geändert worden ist.

LuftVG: Luftverkehrsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 10. Mai 2007 (BGBl. I S. 698), das zuletzt durch Artikel 131 des Gesetzes vom 10. August 2021 (BGBl. I S. 3436) geändert worden ist.

LuftVZO: Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung vom 19. Juni 1964 (BGBl. I S. 370), die zuletzt durch Artikel 4 der Verordnung vom 7. Dezember 2021 (BGBl. I S. 5190) geändert worden ist.

MDV: Mobilitätsdatenverordnung vom 20. Oktober 2021 (BGBl. I S. 4728).

PBefG (2021): Personenbeförderungsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. August 1990 (BGBl. I S. 1690), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 16. April 2021 (BGBl. I S. 822) geändert worden ist.

SchSV: Schiffssicherheitsverordnung vom 18. September 1998 (BGBl. I S. 3013, 3023), die zuletzt durch Artikel 2 der Verordnung vom 3. März 2020 (BGBl. I S. 412) geändert worden ist.

SGB IX: Neuntes Buch Sozialgesetzbuch vom 23. Dezember 2016 (BGBl. I S. 3234), das zuletzt durch Artikel 43 des Gesetzes vom 20. August 2021 (BGBl. I S. 3932) geändert worden ist.

StVO (2023): Straßenverkehrs-Ordnung vom 6. März 2013 (BGBl. I S. 367), die zuletzt durch Artikel 11 der Verordnung vom 20. Juli 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 199) geändert worden ist.

StVZO (2021): Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung vom 26. April 2012 (BGBl. I S. 679), die zuletzt durch Artikel 11 des Gesetzes vom 12. Juli 2021 (BGBl. I S. 3091) geändert worden ist.

UmwRG: Umwelt-Rechtsbehelfsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. August 2017 (BGBl. I S. 3290), das zuletzt durch Artikel 8 des Gesetzes vom 25. Februar 2021 (BGBl. I S. 306) geändert worden ist.

UKlaG: Unterlassungsklagengesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. August 2002 (BGBl. I S. 3422, 4346), das zuletzt durch Artikel 3 des Gesetzes vom 25. Juni 2021 (BGBl. I S. 2123) geändert worden ist.

5.1.4 Landesrecht

BayBGG: Bayerisches Behindertengleichstellungsgesetz (BayBGG) vom 9. Juli 2003 (GVBl. S. 419, BayRS 805-9-A), das zuletzt durch § 1 und § 2 des Gesetzes vom 24. Juli 2020 (GVBl. S. 388) geändert worden ist.

BayÖPNVG: Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern vom 30. Juli 1996 (GVBl. S. 336, BayRS 922-1-B), das zuletzt durch § 1 Abs. 367 der Verordnung vom 26. März 2019 (GVBl. S. 98) geändert worden ist.

BayStrWG: Bayerisches Straßen- und Wegegesetz in der in der Bayerischen Rechtssammlung (BayRS 91-1-B) veröffentlichten bereinigten Fassung, das zuletzt durch Art. 13a Abs. 1 des Gesetzes vom 24. Juli 2023 (GVBl. S. 371) geändert worden ist.

BayVerf: Verfassung des Freistaates Bayern in der Fassung der Bekanntmachung vom 15. Dezember 1998 (GVBl. S. 991, 992, BayRS 100-1-I), die zuletzt durch Gesetze vom 11. November 2013 (GVBl. S. 638, 639, 640, 641, 642) geändert worden ist.

BbgBGG (2018): Gesetz des Landes Brandenburg zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen vom 11. Februar 2013 (GVBl. I/13), das zuletzt durch Artikel 8 des Gesetzes vom 18. Dezember 2018 (GVBl. I/18, [Nr. 38], S.16) geändert worden ist.

BbgStrG: Brandenburgisches Straßengesetz vom 28. Juli 2009 (GVBl.I/09, [Nr. 15], S.358), das zuletzt durch Gesetz vom 18. Dezember 2018 (GVBl.I/18, [Nr. 37], S.3) geändert worden ist.

BerlStrG: Berliner Straßengesetz vom 13. Juli 1999 (GVBl. S. 380), das zuletzt durch Gesetz vom 15.11.2022 (GVBl. S. 631) geändert worden ist.

BGG NRW: Gesetz des Landes Nordrhein-Westfalen zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderung vom 16. Dezember 2003 (GV. NRW. S. 766), das zuletzt durch Gesetz vom 11. April 2019 (GV. NRW. S. 207) geändert worden ist.

BGG LSA: Gesetz des Landes Sachsen-Anhalt zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen vom 16. Dezember 2010 (GVBl. LSA S. 584), das zuletzt durch Gesetz vom 6. Mai 2019 (GVBl. LSA S. 85) geändert worden ist.

BremBGG (2020): Bremisches Behindertengleichstellungsgesetz (BremBGG), das zuletzt durch Geschäftsverteilung des Senats vom 20.10.2020 (Brem.GBl. S. 1172) geändert worden ist.

BremLStrG: Bremisches Landesstraßengesetz vom 20. Dezember 1976 (Brem.GBl. S. 341 - 2182-a-1), das zuletzt durch Gesetz vom 20. September 2022 (Brem.GBl. S. 520) geändert worden ist.

BremÖPNVG: Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Bremen vom 23.11.2017 (Brem.GBl. 1995, 317), das zuletzt durch Geschäftsverteilung des Senats vom 20.10.2020 (Brem.GBl. S. 1172) geändert worden ist.

HWG: Hamburgisches Wegegesetz in der Fassung vom 22. Januar 1974 (HmbGVBl. S. 41, 83), das zuletzt durch Gesetz vom 6. Dezember 2022 (HmbGVBl. S. 605) geändert worden ist.

HessBGG: Hessisches Gesetz zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen vom 20. Dezember 2004 (GVBl. I 2004 S. 482), das zuletzt durch Gesetz vom 19. Juni 2019 (GVBl. S. 161) geändert worden ist.

HmbBGG (2019): Hamburgisches Gesetz zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen vom 19. Dezember 2019 (HmbGVBl. S. 13).

HStrG: Hessisches Straßengesetz in der Fassung vom 8. Juni 2003 (GVBl. I S. 166), das zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 28. Juni 2023 (GVBl. S. 426) geändert worden ist.

IGG NRW: Inklusionsgrundsatzgesetz Nordrhein-Westfalen (IGG NRW) vom 14. Juni 2016 (GV. NRW. S. 442), das zuletzt durch Artikel 13 des Gesetzes vom 22. März 2018 geändert worden ist (GV. NRW. S. 172) Vom 14. Juni 2016.

L-BGG BW: Landesgesetz zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen vom 17. Dezember 2014 (GBl. S. 819), das zuletzt durch Gesetz vom 18. Dezember 2018 (GBl. S. 1560) geändert worden ist.

LBGG M-V: Gesetz zur Gleichstellung, gleichberechtigten Teilhabe und Integration von Menschen mit Behinderungen vom 10. Juli 2006 (GVOBl. M-V 2006 S. 539), das zuletzt durch Gesetz vom 29. Mai 2021 (GVOBl. M-V S. 838) geändert worden ist.

LBGG SH: Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen des Landes Schleswig-Holstein vom 18. November 2008 (GVOBl. S. 582), das zuletzt durch Gesetz vom 02.04.2019 (GVOBl. S. 76) geändert worden ist.

LGBG BE: Gesetz über die Gleichberechtigung von Menschen mit und ohne Behinderung vom 27. September 2021 (GVBl. S. 1167).

LGBG BE: Gesetz über die Gleichberechtigung von Menschen mit und ohne Behinderungen (Landesgleichberechtigungsgesetz - LGBG) vom 27. September 2021. Fundstelle: GVBl. 2021, S. 1167.

LinkIG RP (2010): Landesgesetz zur Gleichstellung, Inklusion und Teilhabe von Menschen mit Behinderungen vom 17. Dezember 2020 (GVBl. S. 719), das zuletzt durch Gesetz vom 22. Mai 2019 (GVBl. S. 63) geändert worden ist.

LStrG RP: Landesstraßengesetz Rheinland-Pfalz in der Fassung vom 1. August 1977 (GVBl. S. 273), das zuletzt durch § 84 des Gesetzes vom 7. Dezember 2022 (GVBl. S. 413) geändert worden ist.

LV BW (2020): Verfassung des Landes Baden-Württemberg in der Fassung der Bekanntmachung vom 11. November 1953 (GBl. 1953, 173), die zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 26. April 2022 (GBl. S. 237) am 26. Mai 2020 (GBl. S. 305) geändert worden ist.

MobG BE: Berliner Mobilitätsgesetz vom 5. Juli 2018 (GVBl. 2018, 464) vom 27. September 2021 (GVBl. S. 1117).

NBGG: Niedersächsisches Behindertengleichstellungsgesetz vom 25. November 2007 (Nds. GVBl. 2007 S. 661), das zuletzt durch Gesetz vom 25. Oktober 2018 (Nds. GVBl. S. 217) geändert worden ist.

NNVG: Niedersächsisches Nahverkehrsgesetz vom 28. Juni 1995 (Nds. GVBl. 1995, S. 180), das zuletzt durch Gesetz vom 23. März 2022 (Nds. GVBl. S. 188) geändert worden ist.

NStrG: Niedersächsisches Straßengesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 24. September 1980 (Nds. GVBl. S. 359), das zuletzt durch Gesetz vom 29.06.2022 (Nds. GVBl. S. 420) geändert worden ist.

NVG RP: Landesgesetz über den öffentlichen Personennahverkehr vom 7. November 1995 (GVBl. S. 450, BS 924-8), das zuletzt durch Gesetz vom 3. Februar 2021 geändert worden ist.

ÖPNVFV BB: Verordnung über die Finanzierung des übrigen öffentlichen Personennahverkehrs im Land Brandenburg vom 3. Januar 2005 (GVBl.II/05, [Nr. 02], S.42), die zuletzt durch Verordnung vom 18. Januar 2018 (GVBl.II/18, [Nr. 4]) geändert worden ist.

ÖPNVG BB: Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Brandenburg vom 26. Oktober 1995 (GVBl.I/95, [Nr. 20], S.252), das zuletzt durch Gesetz vom 26. September 2022 (GVBl.I/22, [Nr. 21]) geändert worden ist.

ÖPNVG BW: Gesetz über die Planung, Organisation und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs vom 8. Juni 1995 (GBl. 1995, S. 417), das zuletzt durch Gesetz vom 12. November 2020 (GBl. S. 1043) geändert worden ist.

ÖPNVG HE: Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen vom 1. Dezember 2005 (GVBl. I S. 786), das zuletzt durch das Gesetz vom 4. September 2020 (GVBl. S. 573) geändert worden ist.

ÖPNVG LSA: Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Sachsen-Anhalt vom 31. Juli 2012, das zuletzt durch Gesetz vom 27. Juni 2019 (GVBl. LSA S. 142) geändert worden ist.

ÖPNVG M-V: Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Mecklenburg-Vorpommern vom 15. November 1995 (GVOBl. M-V 1995, S. 550), das zuletzt durch Gesetz vom 29. Mai 2020 (GVOBl. M-V S. 445) geändert worden ist.

ÖPNVG NRW: Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen vom 7. März 1995 (GV. NW. S. 196), das zuletzt durch Gesetz vom 19. Dezember 2019 (GV. NRW. S. 1046) geändert worden ist.

ÖPNVG SH: Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Schleswig-Holstein vom 26. Juni 1995 (GVOBl. 1995, S. 262), das zuletzt durch Art. 20 LVO vom 16.01.2019 (GVOBl. S. 30) geändert worden ist.

ÖPNVG SL: Gesetz Nr. 1908 über den Öffentlichen Personennahverkehr im Saarland vom 30. November 2016, das zuletzt durch Gesetz vom 13. Februar 2019 (Amtsbl. I S. 324) geändert worden ist.

ÖPNVG SN: Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Freistaat Sachsen vom 14. Dezember 1995 (SächsGVBl. S. 412, 449), das zuletzt durch Artikel 36 des Gesetzes vom 27. Januar 2012 (Sächs-GVBl. S. 130) geändert worden ist.

SächsInklusG: Gesetz zur Stärkung der Inklusion von Menschen mit Behinderungen im Freistaat Sachsen vom 2. Juli 2019 (SächsGVBl. S. 542).

SächsStrG: Sächsisches Straßengesetz vom 21. Januar 1993 (SächsGVBl. S. 93), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 20. August 2019 (SächsGVBl. S. 762; 2020 S. 29) geändert worden ist.

SBBG: Gesetz Nr. 1541 zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen im Saarland vom 26. November 2003 (Amtsbl. S. 2987), das zuletzt durch Gesetz vom 11. März 2020 (Amtsbl. I S. 330) geändert worden ist.

StrG BW: Straßengesetz für Baden-Württemberg in der Fassung der Bekanntmachung vom 11. Mai 1992 (GBl. 1992, 329, ber. S. 683), das zuletzt durch Artikel 15 des Gesetzes vom 7. Februar 2023 (GBl. S. 26) geändert worden ist.

StrG LSA: Straßengesetz für das Land Sachsen-Anhalt in der Fassung der Bekanntmachung vom 6. Juli 1993 (GVBl. LSA S. 334), das zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 21. März 2023 (GVBl. LSA S. 178) geändert worden ist.

StrG SL: Saarländisches Straßengesetz vom 17. Dezember 1964 in der Fassung der Bekanntmachung vom 15. Oktober 1977 (Amtsbl. S. 969), das zuletzt durch Gesetz vom 8. Dezember 2021 (Amtsbl. I S. 2629) geändert worden ist, zuletzt geprüft am 08.02.2022.

StrWG - MV: Straßen- und Wegegesetz des Landes Mecklenburg-Vorpommern vom 13. Januar 1993 (GVOBl. M-V S. 42; GS Meckl.-Vorp. Gl. Nr. 90-1), das zuletzt durch Gesetz vom 5. Juli 2018 (GVOBl. M-V S. 221) geändert worden ist.

StrWG NRW: Straßen- und Wegegesetz des Landes Nordrhein-Westfalen vom 23. September 1995 (GV. NW. S. 1028, ber. 1996 S. 81, S. 141, S. 216, S. 355, ber. 2007 S. 327), das zuletzt durch Artikel 15 des Gesetzes vom 1. Februar 2022 (GV. NRW. S. 122) geändert worden ist.

StrWG SH: Straßen- und Wegegesetz des Landes Schleswig-Holstein in der Fassung der Bekanntmachung vom 25. November 2003 (GVOBl. Schl.-H. S. 631, 2004 S. 140), das zuletzt durch Gesetz vom 3. Mai 2022 (GVOBl. Schl.-H. S. 622) geändert worden ist.

SVerf: Verfassung des Saarlandes in der Fassung der Bekanntmachung vom 15. Dezember 1947 (Amtsbl. S. 1077), die zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 10. April 2019 (Amtsbl. I S. 446) geändert worden ist.

ThürÖPNVG: Thüringer Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr vom 22. Juni 2005 (GVBl. S. 276), das zuletzt durch das Gesetz vom 18. Dezember 2018 (GVBl. S. 731) geändert worden ist.

ThürGIG (2020): Thüringer Gesetz zur Gleichstellung und Verbesserung der Integration von Menschen mit Behinderungen vom 30. Juli 2019 (GVBl. S. 303), das zuletzt durch Gesetz vom 21. Dezember 2019 (GVBl. S. 682) geändert worden ist.

Thüringer Landesamt für Bau und Verkehr (2018): Dienstanweisung Nr. 13/2018 - 34/3. Barrierefreie Gestaltung von Verkehrsanlagen. DIN 18040-3:2014-12. DA 13/2018.

ThürStrG: Thüringer Straßengesetz vom 7. Mai 1993 (GVBl. S. 273), das zuletzt durch Gesetz vom 7. Dezember 2022 (GVBl. S. 489) geändert worden ist.

Verf BB: Verfassung des Landes Brandenburg in der Fassung der Bekanntmachung vom 20. August 1992 (GVBl. I S. 298), die zuletzt durch Gesetz vom 5. Juli 2022 (GVBl. I, [Nr. 19]) geändert worden ist.

Verf BE: Verfassung von Berlin in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. November 1995 (GVBl. S. 779), die zuletzt durch Gesetz vom 17.05.2021 (GVBl. S. 502) geändert worden ist.

Verf HB: Landesverfassung der Freien Hansestadt Bremen in der Fassung der Bekanntmachung vom 12. August 2019 (Brem.GBl. 2019, S. 524, 527), die zuletzt durch Gesetz vom 28. Februar 2023 (Brem.GBl. S. 204) geändert worden ist.

Verf MV: Verfassung des Landes Mecklenburg-Vorpommern in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. Mai 1993 (GVOBl. M-V S. 372), die zuletzt durch Gesetz vom 21. Dezember 2021 (GVOBl. M-V S. 1806) geändert worden ist.

Verf NI: Niedersächsische Verfassung in der Fassung der Bekanntmachung vom 19. Mai 1993 (Nds. GVBl. S. 107), die zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 10. Dezember 2020 ((Nds. GVBl. S. 464) geändert worden ist.

Verf RP: Verfassung für Rheinland-Pfalz in der Fassung der Bekanntmachung vom 18. Mai 1947 (VOBl. S. 209), die zuletzt durch Gesetz vom 8. April 2022 (GVBl. S. 105) geändert worden ist.

Verf SN: Verfassung des Freistaates Sachsen in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. Mai 1992 (SächsGVBl. S. 243), die zuletzt durch Gesetz zur Änderung der Verfassung des Freistaates Sachsen vom 11. Juli 2013 (SächsGVBl. S. 502) geändert worden ist.

Verf ST: Verfassung des Landes Sachsen-Anhalt in der Fassung der Bekanntmachung vom 16. Juli 1992 (GVBl. LSA S. 600), die zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 20. März 2020 (GVBl. LSA S. 64) geändert worden ist.

Verf TH: Verfassung des Freistaats Thüringen in der Fassung der Bekanntmachung vom 25. Oktober 1993 (GVBl. S. 625), die zuletzt durch Gesetz vom 11. Oktober 2004 (GVBl. S. 745) geändert worden ist.

5.1.5 Rechtsprechung

BayVGH (Bayerischer Verwaltungsgerichtshof), Urteil vom 16.03.2011, Aktenzeichen 22 A 09.40041. In: *openJur* 2012, 114261.

BayVGH (Bayerischer Verwaltungsgerichtshof), Beschluss vom 19.06.2020, Aktenzeichen 22 AS 20.40008.

BGH (Bundesgerichtshof), Urteil vom 14.05.1998, Aktenzeichen VII ZR 184/97.

BVerfG (Bundesverfassungsgericht), Beschluss der 2. Kammer des Ersten Senats vom 24.03.2016, Aktenzeichen 1 BvR 2012/13.

BVerwG (Bundesverwaltungsgericht), Urteil vom 03.06.1982, Aktenzeichen 7 C 73/79.

BVerwG (Bundesverwaltungsgericht), Urteil vom 25.09.1992, Aktenzeichen 8 C 28/90.

BVerwG (Bundesverwaltungsgericht), Urteil vom 05.04.2006, Aktenzeichen 9 C 1.05.

EuGH (Europäischer Gerichtshof), Urteil vom 15.07.1964, Aktenzeichen C-6/64 - Costa/E.N.E.L. InfoCuria.

EuGH (Europäischer Gerichtshof), Urteil vom 22.05.2014, Aktenzeichen C-356/12 - Glatzel. In: *Mayer/Hölscheidt: Charta der Grundrechte der Europäischen Union, Art. 26 Rn. 16*. InfoCuria.

EuGH (Europäischer Gerichtshof), Urteil vom 17.04.2018, Aktenzeichen C-414/16 - Egenberger. Rn. 77. InfoCuria.

EuGH (Europäischer Gerichtshof), Urteil vom 22.01.2019, Aktenzeichen C-193/17 - Cresco Investigation GmbH/Achatzki. Rn. 77. InfoCuria.

LG Frankfurt (Landgericht Frankfurt), Urteil vom 22.12.2016, Aktenzeichen 2-24 S 110/16.

OLG Hamm (Oberlandesgericht Hamm), Urteil vom 03.03.2017, Aktenzeichen 12 U 104/16.

OLG Schleswig (Oberlandesgericht Schleswig), Urteil vom 09.11.2017, Aktenzeichen 2 U 6/16.

OVG Hamburg (Hamburgisches Obergerverwaltungsgericht), Beschluss vom 19.06.2009, Aktenzeichen 2 Bs 82/09. In: *openJur 2013, 855*.

OVG NRW (Oberverwaltungsgericht Nordrhein-Westfalen), Beschluss vom 20.11.2020, Aktenzeichen 11 B 1459/20. <https://openjur.de/u/2307733.html>.

VGH BW (Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg), Urteil vom 12.05.2000, Aktenzeichen 5 S 1712/99. In: *openJur 2013, 11347*.

5.2 Regelwerke und Verwaltungsvorschriften

5.2.1 DIN-Normen, ISO-Normen

DIN 13278, 2022-05: Smarte Mobilität für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen – Funktionale Ansätze.

DIN EN 16584-1, 2017-03: Bahnanwendungen – Gestaltung für die Nutzung durch PRM - Allgemeine Anforderungen – Teil 1: Kontrast; Deutsche Fassung EN 16584-1:2017.

DIN EN 16584-2, 2017-03: Bahnanwendungen – Gestaltung für die Nutzung durch PRM - Allgemeine Anforderungen – Teil 2: Informationen; Deutsche Fassung EN 16584-2:2017.

DIN EN 16584-3, 2017-03: Bahnanwendungen – Gestaltung für die Nutzung durch PRM - Allgemeine Anforderungen – Teil 3: Optische Eigenschaften und Rutschfestigkeit; Deutsche Fassung EN 16584-3:2017.

DIN EN 17210, 2021-08: Barrierefreiheit und Nutzbarkeit der gebauten Umwelt – Funktionale Anforderungen; Deutsche Fassung EN 17210:2021.

E DIN 18030, 2006-01: Barrierefreies Bauen – Planungsgrundlagen.

DIN 18040-1, 2010-10: Barrierefreies Bauen – Planungsgrundlagen – Teil 1: Öffentlich zugängliche Gebäude.

DIN 18040-3, 2014-12: Barrierefreies Bauen - Planungsgrundlagen - Teil 3: Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum.

DIN EN ISO 24504, 2016-12: Ergonomie – Barrierefreie Gestaltung – Schalldruckpegel von gesprochenen Ansagen für Produkte und öffentliche Lautsprecheranlagen (ISO 24504:2014); Deutsche Fassung EN ISO 24504:2016.

DIN 32984, 2023-04: Bodenindikatoren im öffentlichen Raum.

ISO 10542-1, 2012(E): Technical systems and aids for disabled or handicapped persons - Wheelchair tiedown and occupant-restraint systems - Part 1: Requirements and test methods for all systems.

5.2.2 Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen

FGSV (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V.) (2006): Richtlinien für die Ausstattung und den Betrieb von Straßentunneln (RABT). Ausgabe 2006. Köln: FGSV Verlag (FGSV, 339).

FGSV (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V.) (2011a): Empfehlungen für Rastanlagen an Straßen (ERS). Ausgabe 2011. Köln: FGSV Verlag (FGSV, 222).

FGSV (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V.) (2011b): Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA). Ausgabe 2011. Köln: FGSV Verlag (FGSV, 212).

FGSV (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V.) (2015): Richtlinien für Lichtsignalanlagen (RiLSA). Lichtzeichenanlagen für den Straßenverkehr. Ausgabe 2015. Köln: FGSV Verlag (FGSV, 321).

FGSV (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V.) (2018a): Grundlagen für das Erstellen von Technischen Regelwerken und Wissensdokumenten für das Straßen- und Verkehrswesen. Schlussfassung Oktober 2018. Köln.

FGSV (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V.) (2018b): Wissenstransfer. Technisches Regelwerk. Systematik. Erläuterung zur Systematik von Technischen Veröffentlichungen der FGSV. Köln. Online verfügbar unter <https://www.fgsv.de/rw-systematik.html>, zuletzt aktualisiert am 21.06.2018, zuletzt geprüft am 17.11.2021.

FGSV (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V.) (2019): Empfehlungen für die Ausstattung und den Betrieb von Straßentunneln mit einer Planungsgeschwindigkeit von 80 km/h oder 100 km/h (EABT-80/100). Ausgabe 2019. Köln: FGSV Verlag (FGSV, 339/1).

5.2.3 Weitere Regelwerke

EiTB (2023): Eisenbahnspezifische Technische Baubestimmungen (Ausgabe 2023/1).

ES-TRIN, 2021/1: Europäischer Standard der Technischen Vorschriften für Binnenschiffe (ES-TRIN).

ReStra: Hamburger Regelwerke für Planung und Entwurf von Stadtstraßen, Ausgabe 2017, in der Fassung vom 12.12.2017.

RiL 813.0201A06: Personenbahnhöfe planen und bauen - Anforderungen an die Bahnsteighöhe nach dem Bahnsteighöhenkonzept der DB AG.

5.2.4 Rundschreiben, Dienstanweisungen, Verwaltungsvorschriften

BMDV (Bundesministerium für Digitales und Verkehr) (2023): Verzeichnis der veröffentlichten, gültigen Rundschreiben der Abteilung Bundesfernstraßen des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur. Stand 01.01.2023. Online verfügbar unter https://www.bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/StB/allgemeines-rundschreiben-strassenbau-2023-01-anlage-verzeichnis.pdf?__blob=publicationFile, zuletzt geprüft am 07.09.2023.

ARS-Nr. 10/2006: Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 10/2006 vom 27.04.2006 (S 18/7195.10/00-490187, Betriebstechnische Ausstattung von Straßentunneln - Umsetzung der Richtlinie 2004/54/EG des Europäischen Parlamentes und des Rates vom 29.04.2004 über Mindestanforderungen an die Sicherheit von Tunneln im transeuropäischen Straßennetz in nationales Recht - Richtlinien für die Ausstattung und den Betrieb von Straßentunneln (RABT), Ausgabe 2006. Fundstelle: VkB1. 2006 S. 471.

ARS-Nr. 2/2011: Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 2/2011 vom 2. März 2011 (StB 11/7437.2/3-05/1371916). Empfehlungen für Rastanlagen an Straßen. Fundstelle: VkB1. 2011 S. 340.

AV Geh- und Radwege: Ausführungsvorschriften zu § 7 des Berliner Straßengesetzes über Geh- und Radwege vom 16. Mai 2013 (ABl. Berlin, Nr.: 25/2013 S. 1349, Berichtigung Nr.: 27/2013 S. 1206, Änderung Nr.: 29/2014 S. 1349).

BG Verkehr (2011): Verfahren für die Unterweisung, einschließlich Instruktionen, für den Umgang mit behinderten Menschen und Personen mit eingeschränkter Mobilität (ISM-Rundschreiben, 02/2011).

BG Verkehr (2019): Weiterführende Maßnahmen für die Anwendung der Leitlinien des Anhangs III der Richtlinie 2009/45/EG. Hamburg.

FöRi-Nah: Richtlinien zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes Nordrhein-Westfalen (Förderrichtlinien Nahmobilität FöRi-Nah) in der Fassung vom 1. Dezember 2014 (MB1. NRW. S. 818), die zuletzt am 16. Oktober 2019 (MB1. NRW S. 617) geändert worden ist.

ODR: Richtlinien für die rechtliche Behandlung von Ortsdurchfahrten im Zuge der Bundesstraßen (Ortsdurchfahrtsrichtlinien – ODR); Allgemeines Rundschreiben Straßenbau(ARS) Nr. 14/2008 des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 14. August 2008 (VkB1. 2008, S. 459), zuletzt geändert durch ARS Nr. 22/2017 des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 12. Dezember 2017 (VkB1.2018, S. 106).

Richtlinie der Freien Hansestadt Bremen und der Stadt Bremerhaven zur barrierefreien Gestaltung baulicher Anlagen des öffentlichen Verkehrsraums, öffentlicher Grünanlagen und öffentlicher Spiel- und Sportstätten. Fundstelle: ABl. der Freien Hansestadt Bremen vom 24.03.2020, S. 234.

VwV-StVO: Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) vom 26. Januar 2001 in der Fassung vom 8. November 2021 (BANZ AT 15.11.2021 B1).

5.3 Weitere Quellen

5.3.1 Drucksachen

BT-Drs. 18/5652 (27.05.2015): Barrierefreie Bahnhöfe in Deutschland. Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Kerstin Andreae, Matthias Gastel, Corinna Ruffer, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN - Drucksache 18/5513.

BT-Drs. 18/11160 (13.02.2017): Bericht nach § 66 des Personenbeförderungsgesetzes. Unterrichtung durch die Bundesregierung. Online verfügbar unter <https://dserver.bundestag.de/btd/18/111/1811160.pdf>, zuletzt geprüft am 12.11.2021.

BT-Drs. 16/3984 (29.12.2006): Straßenbaubericht 2006. Unterrichtung durch die Bundesregierung.

BT-Drs. 17/8233 (21.12.2011): Entwurf eines Gesetzes zur Änderung personenbeförderungsrechtlicher Vorschriften. Gesetzentwurf der Bundesregierung.

BR-Drs. 928/01 (09.11.2001): Entwurf eines Gesetzes zur Gleichstellung behinderter Menschen und zur Änderung anderer Gesetze. Gesetzentwurf der Bundesregierung.

BT-Drs. 19/27400 (09.03.2021): Entwurf eines Gesetzes zur Stärkung der Teilhabe von Menschen mit Behinderungen sowie zur landesrechtlichen Bestimmung der Träger der Sozialhilfe (Teilhabestärkungsgesetz). Gesetzentwurf der Bundesregierung.

BT-Drs. 19/28653 (19.04.2021): Entwurf eines Gesetzes zur Umsetzung der Richtlinie (EU) 2019/882 des Europäischen Parlaments und des Rates über die Barrierefreiheitsanforderungen für Produkte und Dienstleistungen und zur Änderung des Jugendarbeitsschutzgesetzes. Gesetzentwurf der Bundesregierung.

BT-Drs. 19/14819 (06.11.2019): Entwurf eines Gesetzes zur Verwirklichung der Barrierefreiheit im Eisenbahnverkehr. Gesetzentwurf des Bundesrates.

BR-Drs. 388/19 (21.08.2019): Entwurf eines Gesetzes zur Verwirklichung der Barrierefreiheit im Eisenbahnverkehr. Gesetzesantrag der Länder Brandenburg, Hessen, Saarland, Sachsen-Anhalt, Thüringen.

BT-Drs. 17/10857 (26.09.2012): Keine Liberalisierung des Buslinienverkehrs – Für einen Ausbau des Schienenverkehrs in der Fläche. Beschlussempfehlung und Bericht des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (15. Ausschuss) a) zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung - Drucksache 17/8233 - Entwurf eines Gesetzes zur Änderung personenbeförderungsrechtlicher Vorschriften b) zu dem Gesetzentwurf der Abgeordneten Sören Bartol, Uwe Beckmeyer, Martin Burkert, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der SPD sowie der Abgeordneten Dr. Anton Hofreiter, Stephan Kühn, Dr. Valerie Wilms, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN - Drucksache 17/7046 - Entwurf eines Gesetzes zur Änderung personenbeförderungs- und mautrechtlicher Vorschriften c) zu dem Antrag der Abgeordneten Sabine Leidig, Thomas Lutze, Dr. Dietmar Bartsch, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE. - Drucksache 17/7487.

5.3.2 Aktionspläne

BMAS (Bundesministerium für Arbeit und Soziales) (2011): Unser Weg in eine inklusive Gesellschaft. Der Nationale Aktionsplan der Bundesregierung zur Umsetzung des Übereinkommens der UN-Behindertenrechtskonvention. Berlin.

BMAS (Bundesministerium für Arbeit und Soziales) (2014): Evaluation des Nationalen Aktionsplans der Bundesregierung zur Umsetzung der UN-Behindertenrechtskonvention. Studie der Prognos AG im Auftrag des Bundesministeriums für Arbeit und Soziales. Abschlussbericht. Berlin (Sozialforschung, 446).

BMAS (Bundesministerium für Arbeit und Soziales) (2016): Unser Weg in eine inklusive Gesellschaft. Nationaler Aktionsplan 2.0 der Bundesregierung zur UN-Behindertenrechtskonvention (UN-BRK). Berlin.

BMAS (Bundesministerium für Arbeit und Soziales) (2018): Zwischenbericht zum Nationalen Aktionsplan zur UN-Behindertenrechtskonvention. Stand Juli 2018. Bonn.

BMAS (Bundesministerium für Arbeit und Soziales) (2020): Statusbericht Nationaler Aktionsplan. Berlin. Online verfügbar unter https://www.gemeinsam-einfach-machen.de/GEM/DE/AS/NAP/Statusbericht_NAP/statusbericht_nap_node.html;jsessionid=2569029931ADA6F6E949A75A16235AD7.2_cid320, zuletzt geprüft am 13.09.2021.

BMAS (Bundesministerium für Arbeit und Soziales) (2021): Statusbericht zum Nationalen Aktionsplan zur UN-Behindertenrechtskonvention. Bonn.

Bayerisches Staatsministerium für Arbeit und Soziales, Familie und Integration (2014): Schwerpunkte der bayerischen Politik für Menschen mit Behinderung im Lichte der UN-Behindertenrechtskonvention. Aktionsplan. 2. Auflage. München. Online verfügbar unter https://www.stmas.bayern.de/imperia/md/content/stmas/stmas_inet/inklusion/3.8.1.2.1_aktionsplan.pdf, zuletzt geprüft am 31.08.2023.

Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf (o. J.): Aktionsplan zur Umsetzung der UN-Behindertenrechtskonvention im Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf von Berlin. 2014 - 2018. Berlin.

Der Ministerpräsident des Landes Schleswig-Holstein (2022): Fokus Landesaktionsplan 2022. Einer für alle. Kiel. Online verfügbar unter <https://fokus-lap-2022.de/site/assets/files/1073/stk-fokus-lap-2022-langfassung-barrierefrei-web.pdf>, zuletzt geprüft am 31.08.2023.

Der Senat der Freien Hansestadt Bremen (2014): Aktionsplan zur Umsetzung der UN-Behindertenrechtskonvention im Land Bremen. Bremen. Online verfügbar unter <file:///C:/Users/dirk.boenke/Downloads/Endg%C3%BCltige%20Version%20Landesaktionsplan.pdf>, zuletzt geprüft am 31.08.2023.

Freie und Hansestadt Hamburg (2013): Hamburger Landesaktionsplan zur Umsetzung der UN-Konvention über die Rechte von Menschen mit Behinderungen. Hamburg. Online verfügbar unter <https://www.hamburg.de/contentblob/3724988/64289618f5a2915454e7e20646a41e06/data/landesaktionsplan-behinderung.pdf;jsessionid=B211A4D0D1752613DA76B263B0F395E9.liveWorker2>, zuletzt geprüft am 31.08.2023.

Hessisches Sozialministerium (2012): Hessischer Aktionsplan zur Umsetzung der UN-Behindertenrechtskonvention. Wiesbaden. Online verfügbar unter https://www.brk.hessen.de/fileadmin/un_brk/Dokumente/UNBRK_Aktionsplan_barrierefrei.pdf, zuletzt geprüft am 31.08.2023.

Kreis Warendorf (2013): Inklusionsplan für den Kreis Warendorf. Warendorf.

Landesregierung des Landes Schleswig-Holstein (2017): Wir wollen ein Land des Miteinanders. Landesaktionsplan zur Umsetzung der UN-Konvention über die Rechte von Menschen mit Behinderungen im Land Schleswig-Holstein. Kiel.

Magistrat der Stadt Bremerhaven (2014): Teilhabeplan für die Stadt Bremerhaven zur Umsetzung der UN-Behindertenrechtskonvention. Bremerhaven.

Magistrat der Stadt Bremerhaven (2016): Teilhabeplan für die Stadt Bremerhaven zur Umsetzung der UN-Behindertenrechtskonvention. Wie weit sind wir? Ein Zwischenbericht.

Magistrat der Stadt Bremerhaven (2019): Teilhabeplan für die Stadt Bremerhaven zur Umsetzung der UN-Behindertenrechtskonvention. Wie weit sind wir? Ein 2. Zwischenbericht.

MAGS MV (Ministerium für Arbeit, Gleichstellung und Soziales Mecklenburg-Vorpommern) (2013): Mecklenburg-Vorpommern auf dem Weg zu einer inklusiven Gesellschaft. Maßnahmenplan der Landesregierung Mecklenburg-Vorpommern zur Umsetzung des Übereinkommens der Vereinten Nationen über die Rechte von Menschen mit Behinderungen. Schwerin.

MAGS NW (Ministerium für Arbeit, Gesundheit und Soziales des Landes Nordrhein-Westfalen) (2022): Aktionsplan NRW inklusiv 2022. Beiträge der Landesregierung zur Verbesserung der Teilhabe von Menschen mit Behinderungen in Nordrhein-Westfalen. Düsseldorf. Online verfügbar unter https://www.mags.nrw/sites/default/files/asset/document/mags_aktionsplan_220428.pdf, zuletzt geprüft am 31.08.2023.

MAIS NW (Ministerium für Arbeit, Integration und Soziales des Landes Nordrhein-Westfalen) (2012): Aktionsplan der Landesregierung. Eine Gesellschaft für alle. Umsetzung der UN-Behindertenrechtskonvention. Düsseldorf.

MAS ST (Ministerium für Arbeit und Soziales des Landes Sachsen-Anhalt) (2021): „einfach machen“ Unser Weg in eine inklusive Gesellschaft. Landesaktionsplan Sachsen-Anhalt zur Umsetzung des Übereinkommens der Vereinten Nationen über die Rechte von Menschen mit Behinderungen. Magdeburg. Online verfügbar unter https://ms.sachsen-anhalt.de/fileadmin/Bibliothek/Politik_und_Verwaltung/MS/MS/3_Menschen_mit_Behinderungen_2015/2021_07_29_Landesaktionsplan_2.0_zur_Veroeffentlichung_bf.pdf, zuletzt geprüft am 31.08.2023.

MASFFS BW (Ministerium für Arbeit und Sozialordnung, Familie, Frauen und Senioren Baden-Württemberg) (2015): Aktionsplan der Landesregierung zur Umsetzung der UN-Behindertenrechtskonvention in Baden-Württemberg. Stuttgart. Online verfügbar unter https://sozialministerium.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-sm/intern/downloads/Downloads_Menschen_mit_Behinderungen/Aktionsplan_UN-BRK_Aug-2016_barrierefrei.pdf, zuletzt geprüft am 31.08.2023.

MASGFF BB (Ministerium für Arbeit, Soziales, Gesundheit, Frauen und Familie des Landes Brandenburg) (2017): Behindertenpolitisches Maßnahmenpaket der Landesregierung 2.0. Unser Weg zur Umsetzung des Übereinkommens der Vereinten Nationen über die Rechte von Menschen mit Behinderungen. Potsdam. Online verfügbar unter https://msgiv.brandenburg.de/sixcms/media.php/9/Broschuere_Behindertenpolitisches_Ma%c3%9fnahmenpaket_2-0_barrierefrei_Februar2017.pdf, zuletzt geprüft am 31.08.2023.

MASGFF RP (Ministerium für Arbeit, Soziales, Gesundheit, Familie und Frauen Rheinland-Pfalz) (2010): Aktionsplan der Landesregierung. Umsetzung der UN-Konvention über die Rechte von Menschen mit Behinderungen. Mainz.

MASGFF TH (Thüringer Ministerium für Arbeit, Soziales, Gesundheit, Frauen und Familie) (2019): Thüringer Maßnahmenplan zur Umsetzung der UN-Behindertenrechtskonvention. Version 2.0. Erfurt. Online verfügbar unter https://www.tmasgff.de/fileadmin/user_upload/Allgemein/Publikationen/soziales_massnahmenplan_version2.0_barrierefrei_2019.pdf, zuletzt geprüft am 31.08.2023.

MSAGD RP (Ministerium für Soziales, Arbeit, Gesundheit und Demografie des Landes Rheinland-Pfalz) (2021): Landesaktionsplan Rheinland-Pfalz zur Umsetzung der UN-Konvention über die Rechte von Menschen mit Behinderungen. Mainz. Online verfügbar unter https://inklusion.rlp.de/fileadmin/msagd/Inklusion/Inklusion_Dokumente/Landesaktionsplan_UN-BRK_2021.pdf, zuletzt geprüft am 31.08.2023.

MSGFF SL (Ministerium für Soziales, Gesundheit, Frauen und Familie Saarland) (2012): Aktionsplan zur Umsetzung der UN-Behindertenrechtskonvention im Saarland. Umsetzung der UN-Konvention über die Rechte von Menschen mit Behinderungen. Saarbrücken.

MSGG NI (Niedersächsisches Ministerium für Soziales, Gesundheit und Gleichstellung) (2017): Aktionsplan Inklusion 2017/18 für ein barrierefreies Niedersachsen. Schritte zur Umsetzung der UN-Behindertenrechtskonvention. Hannover.

MSGG NI (Niedersächsisches Ministerium für Soziales, Gesundheit und Gleichstellung) (2018): Aktionsplan Inklusion 2017/2018. Abschlussbilanz (Stand: 31.12.2018) aller Ressorts. Hannover.

MSGG NI (Niedersächsisches Ministerium für Soziales, Gesundheit und Gleichstellung) (2021): Aktionsplan Inklusion 2021/2022 für ein barrierefreies Niedersachsen. Schritte zur Umsetzung der UN-Behindertenrechtskonvention. Hannover. Online verfügbar unter https://www.ms.niedersachsen.de/download/168602/AKTIONSPLAN_INKLUSION_2021_2022.pdf, zuletzt geprüft am 31.08.2023.

Prognos AG (2016): Evaluation des Bayerischen Aktionsplans zur Umsetzung der UN-Behindertenrechtskonvention. Endbericht im Auftrag des Bayerischen Staatsministeriums für Arbeit und Soziales, Familie und Integration (StMAS). Berlin/Düsseldorf.

SenIAS BE (Senatsverwaltung für Integration, Arbeit und Soziales) (2021): Berlin inklusiv. Berliner Maßnahmenplan 2020 bis 2025 zur Umsetzung der UN-Behindertenrechtskonvention. Berlin. Online verfügbar unter <https://www.parlament-berlin.de/ados/18/IIIPlen/vorgang/d18-3353.pdf>, zuletzt geprüft am 31.08.2023.

SMS (Sächsisches Staatsministerium für Soziales und Verbraucherschutz) (2017): Aktionsplan der Sächsischen Staatsregierung zur Umsetzung der UN-Behindertenrechtskonvention (UN-BRK). Dresden. Online verfügbar unter https://www.behindern.verhindern.sachsen.de/download/Kampagnenmaterial/SMS_Aktionsplan_barrierefrei.pdf, zuletzt geprüft am 31.08.2023.

transfer; synergon (2022): Saarland inklusiv - Unser Land für alle. 2. Landesaktionsplan zur Umsetzung der UN-Konvention über die Rechte von Menschen mit Behinderungen und 6. Landesplan zur Lebenssituation von Menschen mit Behinderungen. Im Auftrag des Saarländischen Ministeriums für Soziales, Gesundheit, Frauen und Familie. Saarbrücken. Online verfügbar unter https://www.saarland.de/SharedDocs/Downloads/DE/msgff/tp_soziales/downloads_menschenmitbehinderung/download_un_zweiter_aktionsplan.pdf? blob=publicationFile&v=6, zuletzt geprüft am 31.08.2023.

5.3.3 Programme der Eisenbahnen

Abellio (Abellio Rail NRW GmbH) (2012): Programm zur Barrierefreiheit. Essen. Online verfügbar unter <https://www.bmas.de/SharedDocs/Downloads/DE/Teilhabe/Zielvereinbarungen/zielvereinbarung-mobilitaetsprogramm-abellio-rail-nrw-gmbh.pdf? blob=publicationFile&v=2>, zuletzt geprüft am 31.08.2023.

Agilis (Agilis Verkehrsgesellschaft und Co. KG) (2011): Programm zur Gestaltung von Bahnanlagen und Fahrzeugen zur Herstellung der Barrierefreiheit gem. § 2 (3) EBO. Programm vom 15.01.2011, letzte Aktualisierung des Inhalts 04.11.2013. Regensburg. Online verfügbar unter <https://www.bmas.de/SharedDocs/Downloads/DE/Teilhabe/Zielvereinbarungen/zielvereinbarung-mobilitaetsprogramm-agilis-verkehrsgesellschaft-mbh-co-kg.pdf? blob=publicationFile&v=2>, zuletzt geprüft am 31.08.2023.

AKN (AKN Eisenbahn AG) (2005): Programm für eine barrierefreie Gestaltung von Bahnanlagen und Fahrzeugen der AKN Eisenbahn AG sowie deren Tochtergesellschaft Schleswig-Holstein-Bahn GmbH für die Belange behinderter und anderer Menschen mit Mobilitätseinschränkungen. Kaltenkirchen.

AKN (AKN Eisenbahn AG) (2018): Das Barrierefreiheitsprogramm der AKN Eisenbahn GmbH. September 2018, 1. Aktualisierung Juli 2021. Kaltenkirchen. Online verfügbar unter <https://www.bmas.de/SharedDocs/Downloads/DE/zielvereinbarung-akn.pdf? blob=publicationFile&v=3>, zuletzt geprüft am 31.08.2023.

Ammertalbahn (Zweckverband ÖPNV im Ammertal) (2009): Programm der Ammertalbahn zur Herstellung von Barrierefreiheit gem. § 2 Abs. 3 EBO. Stand Oktober 2009. Tübingen. Online verfügbar unter <https://www.bmas.de/SharedDocs/Downloads/DE/Teilhabe/Zielvereinbarungen/zielvereinbarung-mobilitaetsprogramm-ammertalbahn.pdf? blob=publicationFile&v=2>, zuletzt geprüft am 31.08.2023.

AVG (Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH) (2008): Programm der Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH zur Gestaltung von Bahnanlagen und Fahrzeugen zur Erreichung möglichst weitreichender Barrierefreiheit gemäß § 2 Abs. (3) EBO. Karlsruhe. Online verfügbar unter <https://www.bmas.de/SharedDocs/Downloads/DE/Teilhabe/albtal.pdf? blob=publicationFile&v=2>, zuletzt geprüft am 31.08.2023.

DB AG (Deutsche Bahn AG) (2007): Programm der Deutschen Bahn AG. Zwischenbilanz 2007. Frankfurt am Main.

DB AG (Deutsche Bahn AG) (2011): Das 2. Programm der Deutschen Bahn AG. Online verfügbar unter <https://www.bmas.de/SharedDocs/Downloads/DE/programm-der-deutschen-bahn-zielvereinbarung.pdf? blob=publicationFile&v=2>, zuletzt geprüft am 31.08.2023.

DB AG (Deutsche Bahn AG) (2016): Das 3. Programm der Deutschen Bahn AG. Online verfügbar unter <https://www.bmas.de/SharedDocs/Downloads/DE/Teilhabe/Zielvereinbarungen/db-ag-drittes-programm-barrierefreiheit.pdf? blob=publicationFile&v=3>, zuletzt geprüft am 31.08.2023.

DB AG (Deutsche Bahn AG) (2021): Das 4. Programm zur Barrierefreiheit der Deutschen Bahn AG. Online verfügbar unter <https://www.bmas.de/SharedDocs/Downloads/DE/Teilhabe/Zielvereinbarungen/db-ag-viertes-programm-barrierefreiheit.pdf? blob=publicationFile&v=5>, zuletzt geprüft am 31.08.2023.

DB Personenverkehr GmbH (2005): Programm der Deutschen Bahn AG. Frankfurt am Main.

DB Vertrieb GmbH (2016): 5-Jahres-Bilanz zum 2. Programm der Deutschen Bahn AG. Wichtige Meilensteine der Deutschen Bahn AG auf dem Weg zur Barrierefreiheit. Rückblick Maßnahmen 2010-2015. Frankfurt am Main.

DB Vertrieb GmbH (2021a): Programme zur Barrierefreiheit der Deutschen Bahn AG. Informationen zum Programm der Deutschen Bahn. Frankfurt am Main. Online verfügbar unter https://www.bahn.de/service/individuelle-reise/barrierefrei/programm_der_db, zuletzt geprüft am 10.09.2021.

DB Vertrieb GmbH (2021b): 5-Jahres-Bilanz zum 3. Programm der Deutschen Bahn AG. Wichtige Meilensteine der Deutschen Bahn AG auf dem Weg zur Barrierefreiheit. Rückblick Maßnahmen 2015-2020. Frankfurt am Main.

DWE (Dessauer Verkehrs- und Eisenbahngesellschaft mbH) (2009): Programm zur Gestaltung der Bahnanlagen von Dessau nach Wörlitz zur Betreuung mobilitätsbehinderter Fahrgäste nach § 2 Abs. 3 EBO. Dessau-Roßlau. Online verfügbar unter https://www.bmas.de/SharedDocs/Downloads/DE/zielvereinbarung-programm-bahn-dessau.pdf?__blob=publicationFile&v=2, zuletzt geprüft am 31.08.2023.

HSB (Harzer Schmalspurbahn GmbH) (2008): Konzeption zum barrierefreien Zugang zu den Personenzügen der HSB. Wernigerode. Online verfügbar unter https://www.bmas.de/SharedDocs/Downloads/DE/zielvereinbarung-programm-hsb.pdf?__blob=publicationFile&v=2, zuletzt geprüft am 31.08.2023.

HzL (Hohenzollerische Landesbahn AG) (2008): Programm zur barrierefreien Nutzung von Bahnanlagen, Fahrzeugen und Informationseinrichtungen der HzL Hohenzollerische Landesbahn AG. Programm nach § 2 Absatz 3 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung. Stand 22.09.2008. Hechingen. Online verfügbar unter https://www.bmas.de/SharedDocs/Downloads/DE/Teilhabe/hohenzollerischen.pdf?__blob=publicationFile&v=2, zuletzt geprüft am 31.08.2023.

KVG Main-Kinzig (Kreisverkehrsgesellschaft Main-Kinzig mbH) (2003): Barrierefreie Gestaltung von Haltepunkten und Fahrzeugen im Zuständigkeitsgebiet der Kreisverkehrsgesellschaft Main-Kinzig mbH. Zielvereinbarung vom 24. Oktober 2003.

NBE (Nordbahn Eisenbahngesellschaft mbH & Co. KG) (2005): Programm für eine barrierefreie Gestaltung von Fahrzeugen der NBE nordbahn Eisenbahngesellschaft mbH & Co. KG für die Belange behinderter und anderer Menschen mit Mobilitätseinschränkungen. Hamburg. Online verfügbar unter https://www.bmas.de/SharedDocs/Downloads/DE/zielvereinbarung-nbe-nordbahn.pdf?__blob=publicationFile&v=2, zuletzt geprüft am 31.08.2023.

NOB (Nord-Ostsee-Bahn GmbH) (2007): Programm zur Barrierefreiheit. Kiel. Online verfügbar unter https://www.bmas.de/SharedDocs/Downloads/DE/nob.pdf?__blob=publicationFile&v=2, zuletzt geprüft am 31.08.2023.

NWB (NordWestBahn GmbH) (2013): Programm zur Barrierefreiheit. Herbst 2012. Osnabrück.

ODEG (Ostdeutsche Eisenbahn GmbH) (2008): Programm zur Gestaltung von Bahnanlagen und Fahrzeugen zur Herstellung der Barrierefreiheit gem. § 2 (3) EBO. Berlin.

OLA (Ostseeland Verkehr GmbH) (2007): Barrierefreie Gestaltung von Fahrzeugen, Haltepunkten und Informationssystemen der Ostseeland GmbH. Mobilitätsprogramm vom 9. Juni 2007.

Regental Bahnbetriebs-GmbH (2011): Mobilitätsprogramm der Regentalbahn vom 15. Januar 2011. Programm zur Gestaltung von Bahnanlagen und Fahrzeugen zur Herstellung von Barrierefreiheit gemäß § 2 Abs. 3 EBO.

SWEG Schienenwege GmbH (2023): Programm zur barrierefreien Nutzung von Bahnanlagen und Informationseinrichtungen der SWEG Schienenwege GmbH. Programm nach § 2 Absatz 3 der Eisenbahn-

Bau- und Betriebsordnung. Lahr. Online verfügbar unter https://www.bmas.de/SharedDocs/Downloads/DE/zielvereinbarung-sweg-schienenwege-gmbh.pdf?__blob=publicationFile&v=1, zuletzt geprüft am 31.08.2023.

SWEG (SWEG Südwestdeutsche Landesverkehrs-GmbH) (2021): Programm zur Barrierefreiheit gemäß § 2 (3) EBO. Lahr. Online verfügbar unter https://www.bmas.de/SharedDocs/Downloads/DE/sweg-sw-dt-landesverkehrs-gmbh.pdf?__blob=publicationFile&v=5, zuletzt geprüft am 31.08.2023.

UBB (Usedomer Bäderbahn GmbH) (2022): Programm der Usedomer Bäderbahn zur Herstellung von Barrierefreiheit gem. § 2 Abs. 3 EBO. Stand 01.12.2022. Heringsdorf. Online verfügbar unter https://www.bmas.de/SharedDocs/Downloads/DE/zielvereinbarung-ubb.pdf?__blob=publicationFile&v=3, zuletzt geprüft am 31.08.2023.

5.3.4 Nahverkehrspläne

Kreis Borken (2019): Kreis Borken. 3. Nahverkehrsplan. Teilbaustein A Bestandsanalyse und -bewertung, Leitziel und Maßnahmenkonzept. Kassel. Online verfügbar unter https://www.bus-und-bahn-im-muensterland.de/de/zvm/zvm-bus/nahverkehrsplan.php#anchor_ecf4eb51_Accordion-Kreis-Borken, zuletzt geprüft am 31.08.2023.

Landeshauptstadt Magdeburg (2018a): Magdeburger Standard der Barrierefreiheit im Öffentlichen Straßenpersonennahverkehr (ÖSPV) - Magdeburger Standard. Anforderungen an die Herstellung barrierefreier Haltestellen, barrierefreier Fahrzeuge und barrierefreier Fahrgastinformationen im ÖSPV. Stand Februar 2018. Magdeburg. Online verfügbar unter <https://www.magdeburg.de/load-Document.phtml?FID=37.29433.1&Ext=PDF>, zuletzt geprüft am 31.08.2023.

Landeshauptstadt Magdeburg (2018b): Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt Magdeburg ab 2018. Magdeburg. Online verfügbar unter https://www.magdeburg.de/PDF/Nahverkehrsplan_2018.PDF?ObjSvrID=37&ObjID=31255&ObjLa=1&Ext=PDF&WTR=1&ts=1549459568, zuletzt geprüft am 31.08.2023.

Landkreis Friesland (2019): Nahverkehrsplan 2019-2024. Jever. Online verfügbar unter <https://www.friesland.de/portal/meldungen/nahverkehrsplan-des-landkreises-friesland-kreistag-beschliesst-neuaufstellung-901004087-20800.html>, zuletzt geprüft am 31.08.2023.

Landratsamt Tuttingen (2017): Nahverkehrsplan für den Landkreis Tuttingen. Tuttingen. Online verfügbar unter https://www.landkreis-tuttingen.de/media/custom/2527_1185_1.PDF?1491918018, zuletzt geprüft am 31.08.2023.

LNVG (Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH) (2010): Konzept zum Schienenpersonennahverkehr 2013+. Hannover.

mhv (Minden-Herforder Verkehrsgesellschaft mbH) (2021): Fortschreibung des Nahverkehrsplans für die Kreise Herford und Minden-Lübbecke. Bad Oeynhausen.

MIL BB (Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg) (2018): Landesnahverkehrsplan 2018. Potsdam.

Nahverkehr Rheinland (2016): SPNV - Nahverkehrsplan 2016. Anlage 1 zur Ds.-Nr. NVR-10/2016. Köln.

Oberbergischer Kreis (2018): Nahverkehrsplan Oberbergischer Kreis. Neuaufstellung 2017. Gummersbach.

PTV Transport Consult GmbH (2016): Nahverkehrsplan des Altmarkkreises Salzwedel 2017+. Online verfügbar unter https://www.altmarkkreis-salzwedel.de/PortalData/1/Resources/landkreis/oePNV/2019/Nachverkehrsplan_Altmarkkreis_Salzwedel_2017_.pdf, zuletzt geprüft am 31.08.2023.

PTV Transport Consult GmbH (2017): Nahverkehrsplan Stadt Ulm 2017. Im Auftrag der Stadt Ulm. Karlsruhe. Online verfügbar unter https://www.ulm.de/-/media/ulm/vgv/oepnv/downloads/nahverkehrsplan_2017.pdf, zuletzt geprüft am 31.08.2023.

Regionalverband Großraum Braunschweig (2019): Nahverkehrsplan 2020. Großraum Braunschweig. Braunschweig. Online verfügbar unter <https://www.regionalverband-braunschweig.de/nvp/>, zuletzt geprüft am 31.08.2023.

RMV (Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH) (o. J.): Regionaler Nahverkehrsplan des RMV (RNVP). Kapitel 3: Standards. Frankfurt am Main.

SenUVK BE (Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz) (2020): Nahverkehrsplan Berlin 2019-2023. Berlin. Online verfügbar unter <https://www.berlin.de/sen/uvk/mobilitaet-und-verkehr/verkehrsplanung/oeffentlicher-personennahverkehr/nahverkehrsplan/#nvp>, zuletzt geprüft am 31.08.2023.

Stadt Essen (2017): Nahverkehrsplan. 2. Fortschreibung 2017-2025. Essen. Online verfügbar unter https://media.essen.de/media/wwwessende/aemter/61/dokumente_7/verkehrsthemen/nahverkehrsplan/nvp_essen.pdf, zuletzt geprüft am 31.08.2023.

VVO (Verkehrsverbund Oberelbe) (2019): Nahverkehrsplan Oberelbe. 3. Fortschreibung. Dresden. Online verfügbar unter <https://www.vvo-online.de/de/vvo/nahverkehrsplan-vergaben/Nahverkehrsplan-245.cshtml>, zuletzt geprüft am 31.08.2023.

5.3.5 Weitere Veröffentlichungen

Agentur Barrierefrei NRW (2019): Empfehlungen für Träger öffentlicher Belange zum strategischen Umgang mit Leichter Sprache. 1. Aufl. Düsseldorf.

Arndt, Karin; Bohner-Degrell, Claudia; Krannich, Thomas; Rebstock, Markus (2019): Planungshandbuch für barrierefreie kleine Verkehrsstationen. Mögliche Lösungen unter den aktuellen Regelwerken. Ergebnisbericht AP 4.2 zum Forschungsvorhaben „Die kostengünstig barrierefrei gestaltete kleine Verkehrsstation (VST)“ (Projekt-Nr. 97.0359/2015) im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur.

BAG ÖPNV (Bundesarbeitsgemeinschaft ÖPNV der kommunalen Spitzenverbände) (2014): Vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV. Hinweise für die ÖPNV-Aufgabenträger zum Umgang mit der Zielbestimmung des novellierten PBefG. Berlin.

Becker, Josef; Hubertus, Stefan; Bellmann, Matthias; Vollmer, Peter E.; Bohner-Degrell, Claudia; Roß, Jürgen et al. (2011): BAIM plus – Mobilität durch Information. Abschlussbericht zum Forschungsprojekt (FKZ 19P8002) gefördert durch das Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie. Frankfurt a. M. Online verfügbar unter <https://mapabariet.siskom.waw.pl/wp-content/uploads/2013/11/BAIM-plus-Abschlussbericht-Endversion-komplett-11-04-28.pdf>, zuletzt geprüft am 06.09.2023.

Bezirksregierung Düsseldorf (2017): Grundsätze zur Genehmigung der Inbetriebnahme für Fahrzeuge gemäß § 62 der Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen (BOStrab). Version 01, Ausgabe Mai 2017. Düsseldorf.

Bezirksregierung Düsseldorf (2023): Checkliste Fahrzeuginbetriebnahme. Version 6 (Ausgabe: 25.05.2023). Düsseldorf. Online verfügbar unter https://www.brd.nrw.de/system/files/media/document/2023-06/230601_2_25_OePNV_TAB_Checkliste_Fahrzeuginbetriebnahme_Version6.pdf, zuletzt geprüft am 21.06.2023.

BKB (Bundeskompetenzzentrum Barrierefreiheit e. V.) (2010a): Barrierefreiheit für Menschen mit kognitiven Einschränkungen. Kriterienkatalog. Berlin.

BKB (Bundeskompetenzzentrum Barrierefreiheit e. V.) (2010b): Barrierefreiheit im Regionalverkehr. Anforderungskatalog an die barrierefreie Ausstattung von Fahrzeugen im schienengebundenen Regionalverkehr. Kurzfassung als Lastenheft. Berlin.

Blennemann, Friedhelm; Grossmann, Helmut; Hintzke, Annerose; Sieger, Volker (2004a): Auswirkungen des Gesetzes zur Gleichstellung behinderter Menschen (BGG) und zur Änderung anderer Gesetze vom 27. April 2002 auf die Bereiche Bau und Verkehr (FE 70.0703/2003). Anlage zum Schlussbericht. Im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Wohnungswesen (BMVBW). Köln.

Blennemann, Friedhelm; Grossmann, Helmut; Hintzke, Annerose; Sieger, Volker (2004b): Auswirkungen des Gesetzes zur Gleichstellung behinderter Menschen (BGG) und zur Änderung anderer Gesetze vom 27. April 2002 auf die Bereiche Bau und Verkehr (FE 70.0703/2003). Schlussbericht. Im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Wohnungswesen (BMVBW). Köln.

BMAS (Bundesministerium für Arbeit und Soziales) (o. J.): Zielvereinbarungen. Zielvereinbarungsregister. Berlin. Online verfügbar unter <https://www.bmas.de/DE/Soziales/Teilhabe-und-Inklusion/Barrierefreie-Gestaltung-der-Arbeit/Zielvereinbarungsregister/zielvereinbarungsregister.html>, zuletzt geprüft am 01.08.2023.

BMAS (Bundesministerium für Arbeit und Soziales) (2023): Liste anerkannter Verbände für Zielvereinbarungen und Verbandsklagen. Berlin. Online verfügbar unter <https://www.bmas.de/DE/Soziales/Teilhabe-und-Inklusion/Barrierefreie-Gestaltung-der-Arbeit/Zielvereinbarungen-und-Mobilitaetsprogramme/zielvereinbarungen-anerkannter-verbaende.html>, zuletzt geprüft am 19.06.2023.

BMDV (Bundesministerium für Digitales und Verkehr) (2022): BahnhofskonzeptPlus. Berlin. Online verfügbar unter <https://www.bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/E/schiene-neubau-ausbau-erhalt/bahnhofskonzeptplus.html>, zuletzt aktualisiert am 10.02.2022, zuletzt geprüft am 26.06.2023.

BMJ (Bundesministerium für Justiz) (2008): Bekanntmachung des Handbuchs für Rechtsförmlichkeit. Berlin (Bundesanzeiger, Nr. 160a).

BMUB (Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit) (2016): Leitfaden Barrierefreies Bauen. Hinweise zum inklusiven Planen von Baumaßnahmen des Bundes. 4. Aufl. Berlin.

BMVI (Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur) (2017): Handbuch Barrierefreiheit im Fernbuslinienverkehr. Erarbeitet von Dirk Boenke, Helmut Grossmann, Julia Nass, Martin Schäfer und Jan Hellbusch. Berlin.

BMVI (Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur) (2020): Regionalstatistische Raumtypologie (RegioStaR). Berlin. Online verfügbar unter <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/regionalstatistische-raumtypologie.html>, zuletzt aktualisiert am 27.11.2020, zuletzt geprüft am 12.11.2021.

Boenke, Dirk; Grossmann, Helmut; Nass, Julia; Schäfer, Martin (2020): Handbuch Barrierefreiheit im Fernbuslinienverkehr. Bericht zum Forschungsprojekt FE 82.0652/2016. Bremen: Fachverlag NW (Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Fahrzeugtechnik, F 132).

Boenke, Dirk; Grossmann, Helmut; Piazzolla, Antonio; Rebstock, Markus; Herrnsdorf, Gisela; Pfeil, Matthias (2014): Bordsteinkanten mit einheitlicher Bordhöhe und Bodenindikatoren an Überquerungsstellen. Bericht zum Forschungsprojekt FE 77.0500/2010. Bremen: Fachverlag NW (Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Verkehrstechnik, V 242).

Boenke, Dirk; Nass, Julia; Haas, Rainer; Hubbes, Sven; Lehming, Bernd (2021): Lärmtechnische Bewertung des Acoustic Vehicle Alerting System (AVAS). Abschlussbericht zum Forschungsvorhaben (FKZ 3718 54 100 0) im Auftrag des Umweltbundesamtes. Umweltbundesamt. Dessau- Roßlau (UBA-Texte, 122/2021).

- Brenner, Michael; Arnold, Timo (2015): Rechtsnatur und Rechtmäßigkeit von Nahverkehrsplänen iSd § 8 III PBefG. In: *NVwZ* (7), S. 385–389.
- BSK (Bundesverband Selbsthilfe Körperbehinderter e. V.) (2014): Barrierefreiheit in Fernlinienbussen. Allgemeine Anforderungen an die barrierefreie Gestaltung von Fernlinienbussen. Stand Oktober 2014. Krautheim.
- BSK (Bundesverband Selbsthilfe Körperbehinderter e. V.) (2021): Europäischer Protesttag - BSK-Aktion: Rote Karte für Barrieren - Jetzt kostenlos bestellen. Krautheim. Online verfügbar unter <https://www.bsk-ev.org/aktuelles-presse/europaeischer-protesttag/>, zuletzt geprüft am 15.09.2021.
- Bundesverband SchienenNahverkehr e. V. (2021): SPNV erklärt - Übersicht. Berlin. Online verfügbar unter <https://www.schiennahverkehr.de/spnv-erklart-uebersicht/>, zuletzt geprüft am 16.11.2021.
- Burkart, Martin; Geiger, Eberhard; Goetz, Sabine (2018): Menschen mit Behinderung im ÖPNV. Leitfaden für das Fahrpersonal. 1. Aufl. Hg. v. Witgar Weber. Verband Baden-Württembergischer Omnibusunternehmer e. V. (WBO). Böblingen.
- DBSV (Deutscher Blinden- und Sehbehindertenverband e. V.) (2016a): Absicherung von Baustellen auch für blinde und sehbehinderte Verkehrsteilnehmer. Barrierefreies Bauen. Berlin.
- DBSV (Deutscher Blinden- und Sehbehindertenverband e. V.) (2016b): Kontrastreiche Gestaltung öffentlich zugänglicher Gebäude. Barrierefreies Bauen. 1. Aufl. Berlin.
- DBSV (Deutscher Blinden- und Sehbehindertenverband e. V.) (2021): Stellungnahme des Gemeinsamen Fachausschusses für Umwelt und Verkehr beim DBSV zur Gestaltung und Anordnung von Pollern im Straßenraum. Berlin. Online verfügbar unter <https://www.dbsv.org/forderungen-des-gfuv-zu-pollern.html>, zuletzt aktualisiert am 17.05.2021, zuletzt geprüft am 15.09.2021.
- DBV (Deutscher Bahnkunden-Verband e. V.) (2021): Auswertung zur Barrierefreiheit im ÖPNV. Berlin. Online verfügbar unter <https://www.bahnkunden.de/positionen-params/944-barrierefreiheit-im-oepnv>, zuletzt aktualisiert am 03.08.2021, zuletzt geprüft am 12.11.2021.
- Degenhart, Christine; Hofmann, Wilhelm; Schober, Petra; Spilsbury, Jennifer (2018): Barrierefreies Bauen 03 – Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum. Planungsgrundlagen. Leitfaden für Architekten, Innenarchitekten, Landschaftsarchitekten, Stadtplaner, Ingenieure, Städte und Gemeinden, öffentliche Verkehrsträger und Interessierte zur DIN 18040, Teil 3 Leitfaden Ausgabe 2018. Hg. v. Bayerische Architektenkammer, Bau und Verkehr Bayerisches Staatsministerium für Wohnen und Arbeit und Soziales Bayerisches Staatsministerium für Familie. München.
- Der Beauftragte für Menschen mit Behinderungen beim Thüringer Ministerium für Soziales, Familie und Gesundheit (Hg.) (2006): Barrierefreie Gestaltung von höhengleichen Reisendenübergängen in Bahnhöfen. IVR (Institut Verkehr und Raum der Fachhochschule Erfurt). Erfurt.
- Die Bundesregierung (2009): Wachstum. Bildung. Zusammenhalt. Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und FDP. 17. Legislaturperiode. Berlin.
- Diekmann, Andreas (2013): Empirische Sozialforschung. Grundlagen, Methoden, Anwendungen. 7. Auflage. Reinbek: Rowohlt.
- DIMR (Deutsches Institut für Menschenrechte) (2010): Aktionspläne zur Umsetzung der UN-Behindertenrechtskonvention. Berlin (DIMR-Positionen, Nr. 2).
- DIMR (Deutsches Institut für Menschenrechte) (2021): Aktionspläne. Berlin. Online verfügbar unter <https://www.institut-fuer-menschenrechte.de/themen/rechte-von-menschen-mit-behinderungen/aktionsplaene>, zuletzt geprüft am 13.09.2021.

DIMR (Deutsches Institut für Menschenrechte) (2023): Bund und Länder im Vergleich. 1. Aktionspläne. Berlin. Online verfügbar unter <https://www.institut-fuer-menschenrechte.de/das-institut/abteilungen/monitoring-stelle-un-behindertenrechtskonvention/bund-und-laender-im-vergleich>, zuletzt aktualisiert am Juni 2023, zuletzt geprüft am 31.08.2023.

EBA (Eisenbahn-Bundesamt) (2021): Liste der in Deutschland genehmigten nicht-öffentlichen Eisenbahnverkehrsunternehmen sowie Fahrzeughalter (gem. § 31 AEG). Stand 19.08.2021. Bonn. Online verfügbar unter https://www.eba.bund.de/DE/Themen/Eisenbahnunternehmen/eisenbahnunternehmen_node.html, zuletzt geprüft am 12.05.2023.

ECAC (European Civil Aviation Conference) (2003): Code of Conduct Ground Handling for Persons with Reduced Mobility.

Europäische Kommission (2012): Auslegungsleitlinien zur Anwendung der Verordnung (EG) Nr. 1107/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. Juli 2006 über die Rechte von behinderten Flugreisenden und Flugreisenden mit eingeschränkter Mobilität. Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen. Brüssel. Online verfügbar unter https://lebenshilfe-rlp.de/pdf/archiv/02_2012_07_Flugreisen_M_m_Beh_Leitlinie_zur_EU_VO.pdf.

Fuchs, Thomas (2004): Materialien zum Rechtsverhältnis zwischen Deutschland und DIN. Online verfügbar unter <https://delegibus.com/2004,7.pdf>, zuletzt geprüft am 01.03.2023.

Gather, Matthias; Rebstock, Markus; Flaig, Jörn; Lampka, Monika; Wilde, Mathias (2006): BeGiN -BehindertenGleichstellung im Nahverkehr. Schlussbericht zum Forschungsprojekt im Auftrag des BMF (FKZ 03/2815). Erfurt.

Gleich, Manuel (2021): Grundrechtliche Determinanten des Verkehrsmarktrechts. Eine rechtswissenschaftliche Untersuchung unter Betrachtung des straßengebundenen ÖPNV. Dissertation. Nomos Verlagsgesellschaft mbH & Co. KG, Baden-Baden.

Grossmann, Helmut; König, Volker; Ruhe, Carsten (2007): Barrierefreiheit im öffentlichen Raum für seh- und hörgeschädigte Menschen. Schlussbericht. Forschungsbericht FE-Nr. 70.0740/2004 im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS). STUVA (Studiengesellschaft für unterirdische Verkehrsanlagen e. V.); STUVAtec (Studiengesellschaft für unterirdische Verkehrsanlagen mbH). Köln.

Grossmann, Helmut; König, Volker; Ruhe, Carsten (2008): Barrierefreiheit im öffentlichen Verkehrsraum für seh- und hörgeschädigte Menschen. Hinweise. Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW (direkt, 64).

Herstellung von Barrierefreiheit im Öffentlichen Personennahverkehr im Raum Minden (2008/2013). Online verfügbar unter https://www.ab-nrw.de/index.php?option=com_content&view=article&id=627:26072013-herstellung-von-barrierefreiheit-im-oepnv-im-raum-minden&catid=84:kommunal-abgeschlossen&Itemid=113, zuletzt geprüft am 11.11.2021.

Herstellung von Barrierefreiheit im Öffentlichen Personennahverkehr unter anderem im Rheinisch-Bergischen-Kreis (2009/2013). Online verfügbar unter https://www.ab-nrw.de/index.php?option=com_content&view=article&id=710:16122009-herstellung-von-barrierefreiheit-im-oeffentlichen-personennahverkehr-unter-anderem-im-rheinisch-bergischen-kreis&catid=84:kommunal-abgeschlossen&Itemid=113, zuletzt geprüft am 11.11.2021.

Holz-Rau, Christian; Günthner, Stephan; Krummheuer, Florian (2010): ÖPNV: Planungspraxis und Anforderungen älterer Menschen. Daseinsvorsorge und Dienstleistungsqualität in der Nahverkehrsplanung unter besonderer Berücksichtigung der Belange älterer Menschen. BMVBS (Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung). Bonn (BMVBS-Online-Publikation, 05/2010).

HSVV (Hessische Straßen- und Verkehrsverwaltung) (2006): Unbehinderte Mobilität. Leitfaden. Wiesbaden (HSVV, 54).

- IMO (International Marine Organization) (1996): Recommendation on the Design and Operation of Passenger Ships to Respond to Elderly and Disabled Persons' Needs (MSC/Circular, 735). Online verfügbar unter https://imorules.com/MSCCIRC_735.html, zuletzt geprüft am 28.07.2023.
- INIT SE (2021): Reisen ohne Barrieren. Individuelle Reiseassistenz für Personen mit Mobilitätseinschränkungen. Projekt aim4it. Karlsruhe. Online verfügbar unter <https://www.initse.com/dede/news-ressourcen/knowledge-database/articles/2015/initiativ03-aim4it/>, zuletzt geprüft am 15.09.2021.
- Jarass, Hans D. (2021): Charta der Grundrechte der Europäischen Union. Unter Einbeziehung der sonstigen Grundrechtsregelungen des Primärrechts und der EMRK: Kommentar. 4. Auflage. München: C.H. Beck.
- Kischel, Uwe (2023). In: Volker Epping, Christian Hillgruber, Peter Axer, Hanno Kube, Henning Radtke, Barbara Remmert et al. (Hg.): BeckOK Grundgesetz: C.H. Beck, Art. 3 Rn. 246.
- Klemm, Hans-Peter (2018): Barrierefreie Websites – eine öffentlich-rechtliche Betrachtung. Dissertation (Saarbrücker Schriften zum Öffentlichen Recht, Band 18).
- Knauff, Matthias (2019a): Artikel 100 [Sachlicher Geltungsbereich]. In: Jürgen Schwarze, Ulrich Becker, Armin Hatje und Johann Schoo (Hg.): EU-Kommentar. 4. Auflage. Baden-Baden, Wien, Basel: Nomos; Facultas; Helbing Lichtenhahn Verlag.
- Knauff, Matthias (2019b): Artikel 91 [Erforderliche Maßnahmen]. In: Jürgen Schwarze, Ulrich Becker, Armin Hatje und Johann Schoo (Hg.): EU-Kommentar. 4. Auflage. Baden-Baden, Wien, Basel: Nomos; Facultas; Helbing Lichtenhahn Verlag.
- Knauff, Matthias (2021): Mobilität und menschliche Gesundheit. In: Martin Kment und Matthias Rossi (Hg.): Urbane Mobilität. Politische Perspektiven und rechtlicher Rahmen. 1. Auflage. Tübingen: Mohr Siebeck (Schriften zum Infrastrukturrecht, 24), S. 25–50.
- Kostrzewa, Martin (2018): Betriebstechnisches Regelwerk für Straßentunnel – Stand der Fortschreibung. In: 8. BASt-Tunnelsymposium. 8. BASt-Tunnelsymposium. Bergisch Gladbach, 6. Juni 2018. Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt). Bremen: Fachverlag NW (Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Brücken- und Ingenieurbau, B 145), S. 28–31.
- Küpper, Swantje-Angelika; Holz-Rau, Christian; Molly, Bettina; Unbehaun, Wiebke (2003): Vorschläge und Strategien zur Weiterentwicklung eines Instrumentariums für die Erstellung von Nahverkehrsplänen durch die Aufgabenträger. Schlussbericht zum Forschungsvorhaben FE-Nr. 70.665.1/01 im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehrs, Bau- und Wohnungswesen. Bonn und Dortmund.
- LAG ÖPNV Hessen (Landesarbeitsgemeinschaft ÖPNV Hessen) (2017): Leitfaden der Landesarbeitsgemeinschaft (LAG) ÖPNV des Landes Hessen zum barrierefreien Neu-, Um- und Ausbau von Bushaltestellen. Hinweise für die ÖPNV-Aufgabenträger zum Umgang mit der Zielbestimmung des novellierten PBefG. Unter Mitarbeit von Marcell Biederbick, Claudia Bohner-Degrell, Ralf Keipinger, Roland Schmidt und Viktor Zitzmann. Frankfurt am Main.
- Landeshauptstadt Erfurt (2015): Regelbauweisen zum barrierefreien Bauen – Teil Überquerungsstellen.
- Landeshauptstadt Erfurt (2017): Regelbauweisen zum barrierefreien Bauen – Teil Haltestellen des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV).
- Landeshauptstadt Erfurt (2019): Regelbauweisen zum barrierefreien Bauen - Teil Grundlegende Anforderungen an die Barrierefreiheit. Erfurt.
- Landeshauptstadt Erfurt (2022): Regelbauweisen zum barrierefreien Bauen 2022. Grundlegende Anforderungen, Querungsstellen, Haltestellen. Erfurt.
- Langenfeld, Christine (2022). In: Theodor Maunz, Günter Dürig, Peter Badura, Matthias Herdegen, Roman Herzog, Rupert Scholz und Hans H. Klein (Hg.): Grundgesetz. Kommentar, Bd. 1. 7 Bände: C.H. Beck (1).

LuFV III: Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung III zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der DB Netz AG, der DB Station&Service AG, der DB Energie GmbH sowie der Deutschen Bahn AG.

Linke, Benjamin; Niemann, Jörg (2016): Barrierefreiheit im ÖPNV – zwischen Mindestanforderungen und Unmöglichkeit. In: *DVBl* 131 (6), S. 344–350. DOI: 10.1515/dvbl-2016-0604.

Lommatzsch, Jutta; Albrecht, Rolf (2022): Barrierefreiheitsstärkungsgesetz – Produkte und Dienstleistungen spätestens in 2025 neu denken. In: *GWR* (23), S. 355–372.

MAGS NW (Ministerium für Arbeit, Gesundheit und Soziales des Landes Nordrhein-Westfalen) (2017): Zielvereinbarungen - Instrument zur Herstellung von Barrierefreiheit. Stand der Zielvereinbarungen nach dem Behindertengleichstellungsgesetz NRW. Stand 06.03.2017. Düsseldorf. Online verfügbar unter https://www.mags.nrw/sites/default/files/asset/document/zielvereinbarungsregister_stand_06.03.2017.pdf, zuletzt geprüft am 30.08.2023.

MSAGD RP (Ministerium für Soziales, Arbeit, Gesundheit und Demografie des Landes Rheinland-Pfalz) (2010/2013): Barrierefreiheit in Nahverkehrsplänen des ÖPNV in Rheinland-Pfalz. Handreichung für kommunale Behindertenbeauftragte und -beiräte, Verbände und Selbsthilfegruppen behinderter Menschen. Bearbeitet durch Institut für barrierefreie Gestaltung und Mobilität. März 2010, ergänzt Januar 2013. Mainz.

MWEBWV NW (Ministerium für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen); Straßen NRW (2012): Barrierefreiheit im Straßenraum. Leitfaden 2012. Unter Mitarbeit von Harald Bode, Bernd Vasmer, Wolfgang Mattner, Ulrike Meffert, Georg Hennecken, Henry Heidsiek et al. Gelsenkirchen.

Markowetz, Reinhard; Wolf, Markus (2020): Förderung eigenständiger Mobilität von Erwachsenen mit geistiger Behinderung. Bremen: Fachverlag NW (Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit, M 294).

Mietzsch, Oliver (2020): Bahnsteighöhenkonzept 2017 der DB Station&ServiceAG - vom Sinn und Unsinn einheitlicher Regelungen der Barrierefreiheit. Barrierefreiheit im ÖPNV. Jenaer Gespräche zum Recht des ÖPNV. Ernst-Abbe-Hochschule Jena; Friedrich-Schiller-Universität Jena. Jena, 30.10.2020.

Pro Retina (Pro Retina Deutschland e. V.) (2019): Barrierefrei – und jeder weiß, wo es lang geht! Gefahrenabsicherung, Orientierung und Komforterrhöhung durch Kontraste. Bonn (Infoserie, Nr. 6).

Rebstock, Markus; Sieger, Volker (2015): Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum. Kommentar zu DIN 18040-3. 1. Auflage. Berlin: Beuth Verlag (Barrierefreies Bauen, Band 3).

Reinberg-Schüller, Hartmut (2013): Vollständige Barrierefreiheit: für wen, wie, wo und bis wann? Folgen einer Bestimmung im neuen Personenbeförderungsgesetz. In: *Der Nahverkehr* 31 (9), S. 17–21.

Ringwald, Roman (2021): Neue Regulierungsansätze für Sharing-Angebote. In: Matthias Knauff (Hg.): ÖPNV als Bestandteil und Gegenstand der Verkehrswende. 5. Jenaer Gespräche zum Recht des ÖPNV. 1. Auflage. Baden-Baden: Nomos Verlagsgesellschaft mbH & Co. KG (Schriften zum Verkehrsmarktrecht, 5), S. 57–72.

RMS (Rhein-Main-Verkehrsverbund Servicegesellschaft mbH) (2017): Barrierefreie Reiseketten in der Fahrgastinformation. Grundlagen und Umsetzungsempfehlungen zur Bereitstellung einheitlicher Informationen zur Barrierefreiheit im Öffentlichen Personenverkehr. Anlagen zum Handbuch. Frankfurt am Main.

RMS (Rhein-Main-Verkehrsverbund Servicegesellschaft mbH) (2018): Barrierefreie Reiseketten in der Fahrgastinformation. Grundlagen und Umsetzungsempfehlungen zur Bereitstellung einheitlicher Informationen zur Barrierefreiheit im Öffentlichen Personenverkehr. Handbuch. Frankfurt am Main.

Ruffert, Matthias (Hg.) (2020): Europäisches Sektorales Wirtschaftsrecht. 2. Auflage. Baden-Baden, Zürich, St. Gallen, Wien: Nomos; Dike; Facultas (Enzyklopädie des Europarechts, Band 5).

- Rust (2015). In: Hans von der Groeben, Jürgen Schwarze und Armin Hatje (Hg.): Europäisches Unionsrecht. Vertrag über die Europäische Union - Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union - Charta der Grundrechte der Europäischen Union. 7. Aufl. Baden-Baden: Nomos (NomosKommentar).
- Saxinger, Andreas (2013): Die neuen Vorschriften zur Barrierefreiheit im ÖPNV. Was auf Unternehmen, Aufgabenträger und Bundesländer zukommt. In: *Der Nahverkehr* 31 (7-8), S. 12–14.
- Schiffers, Maximilian (2019): Lobbyisten am runden Tisch. Einflussmuster in Koordinierungsgremien von Regierungen und Interessengruppen. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften.
- Schladebach, Marcus (2007): Neue Rechte für Flugreisende mit Behinderungen. In: *br* 46 (1), S. 1–5.
- SenSW BE (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen) (2021): Barrierefreies Bauen. Rechtsgrundlagen. Übersicht zu den aktuellen Rechtsgrundlagen. Berlin. Online verfügbar unter https://www.stadtentwicklung.berlin.de/bauen/barrierefreies_bauen/de/rechtsgrundlagen.shtml, zuletzt geprüft am 12.11.2021.
- SenUVK BE (Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz) (2021): Rechtsvorschriften im Bereich Verkehr. Berlin. Online verfügbar unter <https://www.berlin.de/sen/uvk/service/rechtsvorschriften/verkehr/>, zuletzt geprüft am 12.11.2021.
- Stadt Chemnitz (2015): Regelbauweisen zum barrierefreien Bauen im öffentlichen Verkehrsraum und an Haltestellen.
- Stadt Freiburg im Breisgau (2017): Empfehlungen zur barrierefreien Sicherung von Baustellen. Stand Juli 2017.
- Streinz, Rudolf (2018). In: Rudolf Streinz, Walther Michl, Sophie Luise Bings, Martin Burgi, Gerhard Dannecker und Ulrich Ehrlicke (Hg.): EUV/AEUV. Vertrag über die Europäische Union, Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, Charta der Grundrechte der Europäischen Union. 3. Auflage. München: C.H. Beck (Beck'sche Kurz-Kommentare, Band 57).
- Tolmein, Oliver (2023): Barrierefreiheit und Öffentlicher Personan(nah)verkehr - Vorgaben des nationalen Rechts. In: Matthias Knauff (Hg.): Barrierefreiheit im ÖPNV. 6. Jenaer Gespräche zum Recht des ÖPNV. 1. Auflage. Baden-Baden: Nomos (Schriften zum Verkehrsmarktrecht, Band 9), S. 27–38.
- Tsakarestos, Antonios (2014): Weiterentwicklung der Methodik zur Nahverkehrsplanung für ländliche Räume vor dem Hintergrund veränderter Randbedingungen. Zugl.: München, Techn. Univ., Diss., 2010. München (Schriftenreihe Lehrstuhl für Verkehrstechnik TUM, 14).
- TU Braunschweig (Technische Universität Braunschweig) (2015): Innerstädtische Mobilitätsunterstützung für Blinde und Sehbehinderte InMoBS. Teilvorhaben: Technische Universität Braunschweig Förderkennzeichen: 19P12001A. Schlussbericht öffentlicher Teil. Braunschweig. Online verfügbar unter <https://edocs.tib.eu/files/e01fb16/856433810.pdf>, zuletzt geprüft am 31.08.2023.
- TUM (Technische Universität München); TU Dortmund (Universität Dortmund); JLU (Justus-Liebig-Universität Gießen); Landkreis Graftschaft Bentheim - Vechtetal Schule; Landkreis Graftschaft Bentheim - Fachbereich Bau und Umwelt, Abteilung Verkehrswesen (2012): Verbundprojekt MogLi – Barrierefreier Schülerverkehr. Gemeinsamer Schlussbericht. München, Dortmund, Gießen, Nordhorn.
- Uerpmann-Witzack, Robert (2023): Völkerrechtliche Grundlagen. In: Matthias Knauff (Hg.): Barrierefreiheit im ÖPNV. 6. Jenaer Gespräche zum Recht des ÖPNV. 1. Auflage. Baden-Baden: Nomos (Schriften zum Verkehrsmarktrecht, Band 9), S. 11–25.
- United Nations (2010): Guidelines for passenger vessels also suited for carrying persons with reduced mobility. UNECE Resolution No. 69. New York/Genf.
- United Nations - Committee on the Rights of Persons with Disabilities (2014): Convention on the Rights of Persons with Disabilities (CRPD). General comment No. 2 (2014). Online verfügbar unter <https://undocs.org/CRPD/C/GC/2>, zuletzt geprüft am 24.08.2021.

VDV (Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V.) (2014): Mitnahme von Mobilitätshilfen in Bussen. Ausgabe 1/2014. Köln (VDV-Mitteilung, 7028).

VDV (Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V.) (2015a): Barrierefreiheit in der Nahverkehrsplanung gemäß PBefG. Ausgabe 08/2015. Köln (VDV-Mitteilung, 7038).

VDV (Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V.) (2015b): Sensibilisierung der Mitarbeiter für die Belange mobilitätseingeschränkter Menschen. Leitfaden für Bus-Verkehrsunternehmen im ÖPNV. Köln (VDV-Mitteilung, 7034).

VDV (Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V.); VDV-Förderkreis e. V. (2012): Barrierefreier ÖPNV in Deutschland. VDV - Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V./VDV-Förderkreis e. V. (Hg.). 2. vollständig überarbeitete und erweiterte Auflage. Düsseldorf: Alba Fachverlag.

VGN (Verkehrsverbund Großraum Nürnberg GmbH) (2020): Leitfaden Bauliche Standards barrierefreier Ausbau Bushaltestellen im VGN. Ein Leitfaden für Baulastträger.

Wagner, Thomas; Grossmann, Helmut; Hintzke, Annerose; Sieger, Volker (2009): Berücksichtigung der Belange behinderter Personen bei Ausstattung und Betrieb von Straßentunneln. Bericht zum Forschungsprojekt FE 03.405/2005/FRB. Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW (Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Brücken- und Ingenieurbau, B 69).

WD (Wissenschaftliche Dienste des Deutschen Bundestags) (2019): DIN-Normen und Rechtssetzung. Sachstand. Berlin (Wissenschaftliche Dienste, WD 7 - 3000 - 198/19).

Welti, Felix (2012): Rechtliche Voraussetzungen von Barrierefreiheit. In: *NVwZ*, S. 725–730.

Welti, Felix (2021): Zum Verständnis von Barrieren und Barrierefreiheit aus rechtswissenschaftlicher Sicht. In: Markus Schäfers und Felix Welti (Hg.): *Barrierefreiheit - Zugänglichkeit - universelles Design. Zur Gestaltung teilhabeförderlicher Umwelten*. Bad Heilbrunn: Verlag Julius Klinkhardt, S. 9–22.

Wittenberg, Klaus-Dieter; Lüpke, Alexander von; Zwanziger, Frank; Heinrichs, Horst-Peter (Hg.) (2020): *Kommentar zur Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO)*. PMC Media House. 6. Auflage. Leverkusen, Hamburg: PMC Media House (Edition Eurail press). Online verfügbar unter <https://content-select.com/de/portal/media/view/60217bc1-a4bc-4291-96a8-5c81b0dd2d03>.

6 Abbildungsverzeichnis

Bild 1: Sinnbild zur Kenntlichmachung von Sitzplätzen für behinderte und andere sitzplatzbedürftige Personen nach Anlage 5 BOKraft und Anlage 3 BOStrab.....	43
Bild 2: Zuständigkeiten im Zusammenhang mit der Organisation und dem Betrieb von SPNV-Verkehrsleistungen (Bundesverband SchienenNahverkehr e. V. 2021)	68
Bild 3: Öffentlichkeitsarbeit von Behindertenverbänden – Beispiel „Pollermützenaktion“ des DBSV (Fotos: Grossmann)	99
Bild 4: Öffentlichkeitsarbeit von Behindertenverbänden – Beispiel „Rote-Karte“ des BSK bei baulichen Barrieren (Quelle: BSK).....	99
Bild 5: Handlungsfelder der vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV (Grafik: KCW)	125
Bild 6: Regionalstatistische Raumtypen (RegioStaR 17) (BMVI 2020).....	132
Bild 7: Definition der vollständigen Barrierefreiheit im NVP.....	140
Bild 8: In den NVP benannte Formen von Mobilitätseinschränkungen	141
Bild 9: In den NVP abgedeckte Handlungsfelder für vollständige Barrierefreiheit.....	142
Bild 10: Detaillierungsgrad von Standards und Vorgaben in den NVP	144
Bild 11: Grad der Verbindlichkeit der NVP-Vorgaben.....	146
Bild 12: Umfang und Methodik des Beteiligungsverfahrens	147
Bild 13: Nennung der beteiligten Akteure	148
Bild 14: Dokumentation der Beteiligung	149
Bild 15: Aussagen zur Erreichung des Zieljahrs 2022 bei den analysierten NVP	150
Bild 16: Nahverkehrspläne mit definierten Ausnahmen zur Barrierefreiheit.....	151

7 Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Aktions- und Maßnahmenpläne zur Umsetzung der UN-BRK auf Bundesebene	56
Tabelle 2: Maßnahmen für das Handlungsfeld Mobilität im NAP 2.0 (BMAS 2016, S. 131f.)	57
Tabelle 3: Liste anerkannter Verbände für Zielvereinbarungen und Verbandsklagen nach § 15 Abs. 3 BGG (BMAS 2023)	59
Tabelle 4: Zielvereinbarungen im Verkehrsbereich (Quelle: Zielvereinbarungsregister des BMAS)	63
Tabelle 5: Zielvereinbarungen im Verkehrsbereich (MAGS NW 2017)	64
Tabelle 6: Beispiele für einzelne Merkmale allgemein anerkannte Regeln der Technik im Bereich barrierefreies Bauen	72
Tabelle 7: Vom BMDV für Bundesfernstraßen (in der Baulast des Bundes) verbindlich eingeführte Technische Regelwerke (Auszug)	75
Tabelle 8: Von Bundesländern für Straßen in ihrer Baulast verbindlich eingeführte Technische Bestimmungen (Beispiele)	78
Tabelle 9: Im Zuständigkeitsbereich des EBA verbindlich anzuwendende Technische Regeln im Eisenbahnbereich mit Bezug zur Barrierefreiheit	80
Tabelle 10: Für Fahrgastschiffe eingeführte Leitlinien zur Berücksichtigung von Fahrgästen mit eingeschränkter Mobilität	82
Tabelle 11: Beispiele für Regelwerke mit Bezug zur Barrierefreiheit im öffentlichen Verkehrsraum (Infrastruktur)	85
Tabelle 12: Beispiele für Technische Regelwerke im Themenfeld Barrierefreiheit im Straßen- verkehr ..	87
Tabelle 13: Beispiele für Technische Regelwerke im Themenfeld Barrierefreiheit im Eisenbahnverkehr	88
Tabelle 14: Beispiele für Technische Regelwerke im Zusammenhang mit barrierefreier Informationstechnik	90
Tabelle 15: Beispiele für Empfehlungen zur Herstellung der Barrierefreiheit im Verkehr	91
Tabelle 16: Beispiele für Schulungen zum Thema Barrierefreiheit im Verkehr	97
Tabelle 17: Beispiele für Förderrichtlinien und Finanzierungsprogramme mit Bezug zur Herstellung der Barrierefreiheit	100
Tabelle 18: Landesgesetzliche Vorgaben zur NVP-Barrierfreiheit im NVP im Vergleich mit dem PBefG	128
Tabelle 19: Vergleich der Landesnahverkehrsgesetze der Bundesländer mit dem PBefG	129
Tabelle 20: Für die NVP-Analyse vorgeschlagene Bundesländer	130
Tabelle 21: Für die Analyse ausgewählte Nahverkehrspläne	133

Anlage 1-1 Fragebogen Landesbehindertenbeauftragte

Block 1: Bewertung der Barrierefreiheit im Bereich Verkehr und Mobilität

In unserem Projekt nehmen wir speziell den Verkehrsbereich in den Blick – vermutlich den Bereich, den man am ehesten mit dem Erfordernis der Barrierefreiheit in Verbindung bringt. Bei den folgenden Fragen geht es – wenn nicht anders angekündigt – immer um Ihr Bundesland. (1) Wie würden Sie den Zustand der Barrierefreiheit im Bereich Verkehr und Mobilität in Ihrem Bundesland ganz allgemein beschreiben?

Inhaltliche Aspekte	Aufrechterhaltungsfrage	Nachfragen
<p>Verkehrsträger: Fuß- und Radverkehr, Straßenverkehr, Öffentlicher Verkehr (ÖSPV, SPNV, SPFV) Luftverkehr</p> <p>Allgemeine Beschreibung des Zustandes der Barrierefreiheit im gesamten Verkehrsbereich.</p> <p>Kommunen: <i>kommt <u>nicht</u> zum Tragen in <u>Berlin</u></i></p> <p>Räumlicher Aspekt: <i>kommt <u>weniger</u> in <u>Berlin</u> zum Tragen</i></p>	<p>(2) Welche <u>Verkehrsträger</u>/Mobilitätsbereiche sind dabei besonders positiv <u>hervorzuheben</u> und welche weisen erhöhten <u>Handlungsbedarf</u> auf? [<i>Bereiche links nennen</i>]</p> <p>(3) Wie groß ist die Spannweite innerhalb des Bundeslandes, wie groß der Unterschied zwischen den <u>Kommunen</u>? Sind dabei auch <u>räumliche</u> Unterschiede erkennbar (Stadt/Land)?</p> <p>(4) Gibt es besonders erwähnenswerte Praxisbeispiele im Bereich Verkehr und Mobilität?</p>	<p>Haben wir nun alle Verkehrsträger betrachtet? Gibt es Bereiche/Verkehrsträger, bei denen Barrierefreiheit praktisch keine Rolle spielt?</p>

- *[kursiv geschriebene Passagen sind allein für den Interviewer bestimmt]*
- **(1)** rote, fette Zahlen kennzeichnen die (wenn nicht schon von selbst beantwortet) in jedem Fall zu stellenden Fragen innerhalb eines Themenblocks

Block 2: Rechtsrahmen: Bundes- und Landesebene

Der gesetzliche Rahmen steht in diesem Projekt im Vordergrund. Daher wollen wir nun auch unser Augenmerk darauf richten. (1) Wie würden Sie den geltenden Rechtsrahmen hinsichtlich der Anforderungen an Barrierefreiheit im Bereich Verkehr und Mobilität bewerten; ist dieser – ganz allgemein betrachtet – für die Belange der Barrierefreiheit und somit insbesondere für Menschen mit Behinderung ausreichend ausgestaltet? [Gesetze links unten nennen]

Inhaltliche Aspekte	Aufrechterhaltungsfrage	Nachfragen
<p>Regelungsrahmen ausreichend – auf Bundes- als auch Landesebene?</p> <p>Konkrete Gesetze (Bund): Behindertengleichstellungsgesetz (BGG), Personenbeförderungsgesetz (PBefG), Luftverkehrsgesetz (LuftVG), Bundesfernstraßengesetz (FStrG), Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG), Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO).</p> <p>Konkrete Gesetze (Land): ÖPNV-Gesetze, Landesbehindertengleichstellungsgesetze; <i>Luft und Eisenbahn sind allein durch den Bund geregelt</i></p> <p>In Berlin: <i>mehr auf das Mobilitätsgesetz eingehen</i></p> <p>§ 8 Abs. 5 BGG: „Sonstige bauliche oder andere Anlagen, öffentliche Wege, Plätze und Straßen sowie öffentlich zugängliche Verkehrsanlagen und Beförderungsmittel im öffentlichen Personenverkehr sind nach Maßgabe der einschlägigen Rechtsvorschriften des Bundes barrierefrei zu gestalten. Weitergehende landesrechtliche Vorschriften bleiben unberührt.“</p>	<p><i>[sofern nicht schon implizit beantwortet]</i> (2) Inwieweit <u>unterscheidet</u> sich die <u>Landesgesetzgebung</u> Ihres Bundeslandes von der des <u>Bundes</u> hinsichtlich ihres Regelungsgehalts? Sehen Sie besondere Vor- oder Nachteile der Landesgesetze gegenüber denen des Bundes? <i>[i.d.R. für ÖPNVG und LBGG]</i></p> <p>(3) Bei welchen Gesetzen gibt es Ihrer Ansicht nach besonderen Bedarf zur <u>Nachsteuerung</u> mit Blick auf Barrierefreiheit? <i>[Bundes- und Landesgesetze]</i></p> <p>PRAXIS (4) Wie wirkt sich der <u>Rechtsrahmen</u> auf die <u>praktische</u> Ausgestaltung der Barrierefreiheit aus? Inwieweit gehen die Impulse zur praktischen Umsetzung tatsächlich auch vom Rechtsrahmen aus? (Falls nicht: was sind die Impulsgeber?)</p> <p>(5) Wir sprachen nun hauptsächlich von Bundes- und Landesgesetzen. Sehen Sie denn die <u>UN-BRK</u> angemessen im hiesigen Rechtsrahmen in Bezug auf Verkehr und Mobilität umgesetzt? <i>[Bundes- und Landesgesetze]</i></p>	<p>s. folgende Seite</p>

Inhaltliche Aspekte	Aufrechterhaltungsfrage	Nachfragen
<p>Art. 9 Abs. 1 UN-BRK: „(...) treffen die Vertragsstaaten geeignete Maßnahmen mit dem Ziel, für Menschen mit Behinderungen den gleichberechtigten Zugang (...) zu Transportmitteln (...) zu gewährleisten“</p>		

Block 3: Rolle des Landesbeauftragten für Menschen mit Behinderung

Als Landesbeauftragte für Menschen mit Behinderung gelten Sie gewissermaßen als das Bindeglied zwischen Politik und Verwaltung auf der einen und der Zivilgesellschaft auf der anderen Seite. (1) Wie sehen Sie, ganz allgemein gesprochen, Ihre Rolle als Landesbeauftragte für Menschen mit Behinderung in Bezug auf den Bereich Verkehr und Mobilität?

Inhaltliche Aspekte	Aufrechterhaltungsfrage	Nachfragen
<p>Infrastrukturprojekte können z. B. Bauvorhaben sein wie: Bahnhöfe, Haltestellen, Flughäfen, Öffentliche Wege und Plätze.</p> <p>Einbindung der Beauftragten in Prozesse der Gesetzgebung, Aufstellung von NVP, Sanierungsplänen o. ä.</p>	<p>(2) Sind Sie in <u>Infrastruktur-/Verkehrsprojekte</u>, bei denen Barrierefreiheit ein ganz wichtiger Aspekt ist, ausreichend eingebunden – könnten Sie sich ggf. vorstellen, dass eine Einbindung Ihrer Rolle ganz anders aussehen könnte?</p> <p>Projekte sind das eine, Gesetze das andere: (3) Wie sind Sie in Verwaltungs- und Gesetzgebungsprozesse eingebunden? Wie bewerten Sie die Tiefe Ihrer Einbindung (beispielsweise mit Blick auf ausreichende Möglichkeiten zur Stellungnahme)?</p> <p>(4) Nennen Sie bitte die aus Ihrer Sicht dringendsten Anliegen im Zusammenhang mit Barrierefreiheit im <u>Bereich Verkehr und Mobilität</u>. Was genießt hier in den nächsten Jahren <u>Priorität</u> und was braucht es dafür?</p>	–

Block 4: Förderprogramme und ihre Wirkung

Förderprogramme können ja Entwicklungen in bestimmten Bereichen im Sinne der Interessen des Staates vorantreiben. (1) Was können Ihrer Ansicht nach Förderprogramme auf dem Weg zu einem (vollständig) barrierefreien Bereich Verkehr und Mobilität beitragen? Wie müssen diese ausgestaltet sein, dass sie auch tatsächlich wirksam sein können? Gehen Sie hierbei gerne auf die verschiedenen Teilbereiche/Verkehrsträger des Bereichs Verkehr und Mobilität ein.

Inhaltliche Aspekte	Aufrechterhaltungsfrage	Nachfragen
<p><u>Teilbereiche/Verkehrsträger:</u> Fuß- und Radverkehr, Straßenverkehr, Öffentlicher Verkehr (ÖSPV, SPNV, SPFV) Luftverkehr</p> <p><u>Zuwendungsvoraussetzungen</u> <u>Barrierefreiheit:</u> Spektrum reicht von „Leitfäden zur Barrierefreiheit beachten“ über „Auflistung der Maßnahmen zur Erreichung der Barrierefreiheit“ bis „zwingende Voraussetzung(?)“</p>	<p>(2) Gibt es Beispiele für Förderprogramme, die (z. B. in der Vergangenheit) entscheidend zur Entwicklung der Barrierefreiheit im Verkehr beigetragen haben?</p> <p>--> (2) NICHT GESTELLT</p> <p>(3) Welchen Unterschied gibt es zwischen Bundes- und Landesprogrammen? Welche sind warum wirksamer?</p> <p>(4) Wie bewerten Sie das Instrument der <u>Zuwendungsvoraussetzungen</u> (Barrierefreiheit)? Diese finden sich in sehr unterschiedlicher Weise in Förderprogrammen wieder.</p>	<p>–</p>

Block 5: Akteure und ihre Rollen

Wenn wir von Barrierefreiheit sprechen, sind nicht nur viele Lebensbereiche betroffen, sondern damit sind auch verschiedene Perspektiven verbunden, die Interessenslagen sind also sehr heterogen. (1) Welche Akteure sind dahingehend in Ihrem Bundesland besonders stark aufgestellt – gibt es dahingegen auch Akteure, die weniger offensiv sind? Beschreiben Sie bitte die Akteurslandschaft (im Bereich Verkehr und Mobilität) ganz allgemein.

Inhaltliche Aspekte	Aufrechterhaltungsfrage	Nachfragen
<p>Starke, offensive Akteure vs. zurückhaltende Akteure</p> <p>Akteure: Verwaltung, Unternehmen, Zivilgesellschaft (Vereine, Privatpersonen), Medien, etc.</p> <p>Kanäle: formell/informell, öffentlichkeitswirksam/diskret... [Achtung: Schnittmengen zu nächstem Punkt]</p>	<p>(2) Wie bringen die jeweiligen Akteure ihre Positionen ein bzw. welche Kanäle stehen ihnen offen? [Akteure links nennen, Verwaltungen kommen gleich]</p> <p>--> (2) NICHT GESTELLT</p> <p><u>Verwaltungen und Politiker</u> sind ja ebenfalls Akteure (3) Welche Rolle nehmen diese in Ihrem Bundesland ein und wie stehen die für Ihre <u>Positionen</u> mit Blick auf Barrierefreiheit im Bereich Verkehr und Mobilität ein? [Unterscheide Kommunal- und Landesakteure]</p> <p>(4) Wie nehmen Sie den Grad der Offenheit an den entscheidenden Stellen in Politik und Verwaltung wahr? Wird das Thema Barrierefreiheit in der letzten Konsequenz verfolgt?</p>	

Block 6: Partizipation und Beteiligung von Menschen mit Behinderung

Stichwort: Gleichberechtigte Teilhabe von Menschen mit Behinderung. Zuvor haben wir von sämtlichen Akteuren gesprochen, die eine Rolle spielen. Wie sieht es mit den Betroffenen selbst aus? (1) Bitte schildern Sie, wie Sie Menschen mit Behinderung in die Prozesse in Ihrem Bundesland, ganz allgemein, eingebunden sehen – wie wird die Partizipation gelebt?

--> (1) NICHT GESTELLT

Inhaltliche Aspekte	Aufrechterhaltungsfrage	Nachfragen
–	<p><i>[sofern noch nicht beantwortet]</i></p> <p>(2) Wie sieht die Einbindung konkret in den <u>Gesetzgebungsprozessen</u> aus, die <u>Barrierefreiheit</u> im Bereich <u>Verkehr und Mobilität</u> als Bestandteil haben? Sind die Möglichkeiten angemessen und werden diese hinreichend wahrgenommen?</p> <p>(3) Sehen Sie mit Blick auf Verkehrsprojekte oder Planungsprozesse <u>räumliche Unterschiede</u> beispielsweise zwischen Stadt und Land oder zwischen der Einbindung auf Landes- und Kommunalebene?</p>	–

Block 7: Prozesse: Konfliktpotential oder Konsens?

Wir sprachen nun bereits über die mit Aspekten der Barrierefreiheit betrauten Akteure.

(1) Schildern Sie bitte, wie es um die Konsenssuche bzw. das Konfliktpotential mit Blick auf Fragen der Barrierefreiheit im Bereich Verkehr und Mobilität bestellt ist? Betrachten wir dabei bitte die verschiedenen Arenen des Diskurses: Politik, Verwaltung, Verbände, Unternehmen, Medien...

Inhaltliche Aspekte	Aufrechterhaltungsfrage	Nachfragen
<p><u>Unterscheide:</u> Politische Ebene, Verwaltungsebene, Verbände, Unternehmen, Medien.</p>	<p>(2) Wie lassen sich <u>Diskurse</u> und unterschiedlichen Zielvorstellungen zwischen Verbänden und der Politik/Verwaltung in Fragen der Barrierefreiheit im Bereich Verkehr und Mobilität Ihrer Ansicht nach adäquat <u>lösen</u>?</p>	<p><i>Haben Sie Beispiele aus der Vergangenheit für tragfähige Kompromisslösungen in Ihrem Bundesland?</i></p>

Block 8: Barrierefreiheit und ÖPNV

Der Zielzustand eines barrierefreien ÖPNV ist ein großes und schon viele Jahre andauerndes Thema. (1) Wie schätzen Sie die aktuelle Lage der Barrierefreiheit im ÖPNV in Ihrem Bundesland ganz allgemein ein?

Inhaltliche Aspekte	Aufrechterhaltungsfrage	Nachfragen
<p>§ 8 Abs. 3 S. 3-4 PBefG: „Der Nahverkehrsplan hat die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Die in Satz 3 genannte Frist gilt nicht, sofern in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden“</p> <p>§ 15 Abs. 1 Nr. 2 BGG: „Ein nach Absatz 3 anerkannter Verband kann, ohne in seinen Rechten verletzt zu sein, Klage nach Maßgabe der Verwaltungsgerichtsordnung oder des Sozialgerichtsgesetzes erheben auf Feststellung eines Verstoßes gegen (...) § 3 Nr. 1 Buchstabe d des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes, § 3 Abs. 1 Satz 2 und § 8 Abs. 1 des Bundesfernstraßengesetzes, § 8 Abs. 3 Satz 3 und 4 sowie § 13 Abs. 2a des Personenbeförderungsgesetzes, § 2 Abs. 3 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung, § 3 Abs. 5 Satz 1 der Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung, §§ 19d und 20b des Luftverkehrsgesetzes.“</p>	<p>(2) Der <u>1. Januar 2022</u> ist ein zentrales Datum im ÖPNV. Wie schätzen Sie die Lage ein so wenige Monate vor der der Frist – sind die Kommunen dahingehend gut aufgestellt? Wo gibt es Nachsteuerungsbedarf?</p> <p>(3) § 8 Abs. 3 S. 4 PBefG räumt ebenfalls die Möglichkeit ein, <u>Ausnahmen</u> von der vollständigen Barrierefreiheit zu definieren. Inwieweit wird das in den Kommunen bislang angewandt? Sind die Kommunen aus Ihrer Sicht gut vorbereitet?</p> <p>(4) Über den Rechtsrahmen haben wir nun schon an mehreren Stellen gesprochen. Das BGG (Bund) ermöglicht das <u>Verbandsklagerecht</u>. [Zitiere in Teilen links: <i>Verstöße gegen das GVFG und PBefG</i>]. Wie ist die Situation in Ihrem Bundesland? Kam es schon zu Verbandsklagen? Wenn ja, wie gestalteten sich diese im Vorfeld? Wie wurden diese gelöst?</p>	<p><i>Hinweis bei Sachsen zu (4): das Inklusionsgesetz des Freistaats Sachsen regelt kein Verbandsklagerecht mit Blick auf Verkehrsbereich</i></p>

Sofern die Zeit noch ausreicht, werden noch die Themenblöcke 9 und 10 behandelt.

Block 9: Landesfachstelle Barrierefreiheit

Auf Bundesebene gibt es die Bundesfachstelle Barrierefreiheit. Die bisher behandelten Themen sind insbesondere Wohnraum und die barrierefreien Wahlen. Nach eigenen Angaben sollen weitere relevante Themen dazukommen. (1) Haben Sie in Ihrem Bundesland eine Fachstelle Barrierefreiheit? Wenn ja, wer sind die Träger derer? Welche Rolle spielt die Fachstelle für den Bereich Verkehr und Mobilität?

Inhaltliche Aspekte	Aufrechterhaltungsfrage	Nachfragen
<p>[Agentur Barrierefrei NRW: vom Land gefördert, Träger ist ein Verein</p> <p>In Sachsen gibt es augenscheinlich keine Fachstelle</p> <p>In Berlin gibt es keine Fachstelle, aber ein Entwurf vom Senat liegt vor.]</p>	<p>[Sofern es keine Landesfachstelle Barrierefreiheit gibt (Berlin, Sachsen)] (2) gibt es Bestrebungen hinsichtlich der Einrichtung einer Fachstelle, wie ist der Stand der Dinge?</p> <p>--> (2) NICHT GESTELLT</p> <p>(3) Wie schätzen Sie das Potential einer Landesfachstelle Barrierefreiheit ein, welchen Mehrwert hat diese (möglicherweise auch gegenüber der des Bundes)?</p>	<p>–</p>

Block 10: Aktionspläne

In jedem Bundesland gibt es Aktionspläne zur Umsetzung der UN-Behindertenrechtskonvention. Diese sind unterschiedlich aktuell und behandeln das Thema Barrierefreiheit im Bereich Verkehr und Mobilität in sehr unterschiedlicher Detailtiefe. (1) Wie ist die Situation in Ihrem Bundesland? Wann wird der nächste Aktionsplan bzw. dessen Fortschreibung erscheinen?

--> (1) NICHT GESTELLT

Inhaltliche Aspekte	Aufrechterhaltungsfrage	Nachfragen
<p>–</p>	<p>(2) Bitte schildern Sie, wie das Themenfeld <u>Verkehr und Mobilität</u> im Aktionsplan Ihres Bundeslandes ausgestaltet ist?</p> <p>(3) Bitte geben Sie schließlich noch eine Qualitätseinschätzung zum Aktionsplan ab. Wie wirkmächtig ist dieser mit Blick auf die praktische Umsetzung?</p>	<p>–</p>

Anlage 1-2 Aktionspläne der Bundesländer– Auszug Maßnahmen im Handlungsfeld Mobilität

Stand: August 2023 (siehe auch DIMR 2023)

Bundesland	Aktionsplan (Titel)	Jahr	Schwerpunkte im Handlungsfeld „Mobilität“ ²³⁶
Baden-Württemberg	Aktionsplan der Landesregierung zur Umsetzung der UN-Behindertenrechtskonvention in Baden-Württemberg (MAS-FFS BW 2015)	2015	<ul style="list-style-type: none"> • Dokumentation des Fachkongresses „Mobil – Aktiv – Beteiligt. Initiativen für ein selbstbestimmtes langes Leben“ • Gemeinsame Arbeitsgruppe von Sozialministerium und Ministerium für Verkehr und Infrastruktur • Förderung von Infrastrukturmaßnahmen nur, wenn sie im Sinne von § 7 L-BGG barrierefrei sind • Das LGVFG wird einen eigenständigen Fördertatbestand auch für die barrierefreie Nachrüstung enthalten • Förderung von Verkehrsbussen nur, wenn diese niederflurig sind • Bahnhofsmodernisierungsprogramm umfasst 62 Bahnhöfe im Land und besteht aus vier Bausteinen (Modernisierung, barrierefreier Ausbau, Verbesserung der Betriebsqualität und Information der Reisenden) • Abschluss des 5. Ausführungsvertrags zum S-Bahnvertrag und sodann mobilitätsgerechter Ausbau von 40 Stationen/Bahnsteigen der S-Bahn Stuttgart • Neuausschreibung der Verkehrsleistungen im SPNV unter dem Aspekt der Barrierefreiheit und besonderen Berücksichtigung von Menschen mit eingeschränkter Mobilität • Stationsdatenbank zur Ermittlung der barrierefreien Zugangsmöglichkeiten
Bayern	Aktionsplan. Schwerpunkte der bayerischen Politik für Menschen mit Behinderung im Lichte der UN-Behindertenrechtskonvention (Bayerisches Staatsministerium für Arbeit und Soziales, Familie und Integration 2014; Prognos AG 2016)	2013, 2016 ²³⁷	<ul style="list-style-type: none"> • Herstellung von Barrierefreiheit bei Fahrzeugen und baulichen Anlagen im Bereich des öffentlichen Personennahverkehrs, insb. in Zügen und sonstigen Verkehrsmitteln und Bahnhöfen, auch auf dem Land. Soweit nötig, Nutzung und Weiterentwicklung fahrzeuggebundener Einstiegshilfen • Herstellung von Barrierefreiheit bei Fahrzeugen und baulichen Anlagen im Bereich des öffentlichen Personennahverkehrs, insb. in Zügen und sonstigen Verkehrsmitteln und Bahnhöfen, auch auf dem Land. Soweit nötig, Nutzung und Weiterentwicklung fahrzeuggebundener Einstiegshilfen • Beibehaltung des hohen Standards der Barrierefreiheit an Flughäfen in Bayern.
Berlin	Berlin inklusiv (SenIAS BE 2021)	2021	<ul style="list-style-type: none"> • Der Stadtentwicklungsplan (StEP) Mobilität und Verkehr sowie die separaten verkehrsspezifischen Planwerke werden entwickelt und umgesetzt: <ul style="list-style-type: none"> ○ Fußverkehrsplan ○ Radverkehrsplan ○ Nahverkehrsplan • Vollständiger barrierefreier Ausbau aller U-Bahnhöfe • Barrierefreier Umbau aller Straßenbahnhaltestellen • Barrierefreier Umbau aller Bushaltestellen • Barrierefreier Fahrzeuge für S-Bahn, U-Bahn, Straßenbahn und Bus • Stufenfreier Zugang zu allen S-Bahnhöfen • Vollständige Barrierefreiheit des Zentralen Omnibusbahnhof (ZOB) • Barrierefreier Ausbau von Kreuzungen durch Bordsteinabsenkungen • Gehwegsanierungen zur Herstellung eines barrierefreien Zugangs • Bau von sicheren, barrierefreien Querungsstellen • Freiraumplanung und Stadtgrün barrierefrei ausrichten

²³⁶ Dargestellt sind die Maßnahmen aus dem jeweils aktuellen Aktionsplan.

²³⁷ Evaluation.

Bundesland	Aktionsplan (Titel)	Jahr	Schwerpunkte im Handlungsfeld „Mobilität“ ²³⁶
Brandenburg	Behindertenpolitisches Maßnahmenpaket für das Land Brandenburg (MASGFF BB 2017)	2011, 2017	<ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung der Barrierefreiheit im Schienenpersonennahverkehr <ol style="list-style-type: none"> a) Förderung des Umbaus von SPNV-Haltepunkten b) Neuausschreibung von SPNV-Leistungen. Fahrzeuganforderungen sind auf die Belange von Menschen mit Körper und/oder Sinnesbehinderungen abzustimmen c) Konsequente Bindung der Mittelvergabe an die Barrierefreiheit • Evaluation des BbgStrG. Die Belange von Menschen mit Körper und/oder Sinnesbehinderung im Bereich des Straßenbaus sollen verstärkt berücksichtigt werden • Barrierefreie Gestaltung von Ortsdurchfahrten im Zuge von Bundes- und Landesstraßen • Veröffentlichung von Gute-Praxis-Beispielen im barrierefreien Umgang mit historischem Straßenpflaster im Internet. Ziel ist die Sensibilisierung der Eigentümerinnen und Eigentümer von Denkmälern • Nutzung von Behindertenparkplätzen in der Region Berlin-Brandenburg Evaluierung des Verfahrens des zum 31. Juli 2014 außer Kraft tretenden Erlasses des MIL vom 3. August 2009 zur Bewilligung von Parkerleichterungen für besondere Gruppen von Menschen mit Schwerbehinderung (ABl. S. 1620);
Bremen	Aktionsplan zur Umsetzung der UN-Behindertenrechtskonvention im Land Bremen (Der Senat der Freien Hansestadt Bremen 2014)	2014	<ul style="list-style-type: none"> • Beschaffung barrierefreier Busse und Bahnen für den Öffentlichen Personennahverkehr. • Prüfung von technischen Möglichkeiten zur Erkennbarkeit von einfahrenden Linienbussen und Straßenbahnen für blinde und sehbehinderte Fahrgäste. • Prüfung der Grundsätze zur Ausgestaltung von Baustellensicherungen hinsichtlich einer barrierefreien Nutzbarkeit für Passanten. • Programm zur barrierefreien Umgestaltung der Haltestellen für Linienbusse in der Stadt Bremen. • Herstellung der baulichen Barrierefreiheit in allen Bahnhöfen. • Barrierefreie Fahrzeuge im Schienengebundenen Personennahverkehr. • Neufassung der bremischen Richtlinie zur barrierefreien Gestaltung baulicher Anlagen des öffentlichen Verkehrsraums, öffentlicher Grünanlagen und öffentlicher Spiel- und Sportstätten. • Der Verkehrsentwicklungsplan Bremen 2025 sieht Maßnahmen zur Reduzierung bestehender Barrieren im öffentlichen Verkehrsraum vor (F.23). Problembereiche sollen erfasst und Vorschläge zur Beseitigung aufgenommen werden. • Konzept zur Bedarfsdeckung und strukturellen Verbesserung der Nutzbarkeit von öffentlichen Behindertenparkplätzen. • Erhöhung der Anzahl der barrierefreien, öffentlich zugänglichen WC-Anlagen im Rahmen der „Netten Toilette“ auf insgesamt mindestens 30 Sanitäranlagen. • Zusammenarbeit der Fähren Bremen-Stedingen GmbH mit dem Landesbehindertenbeauftragten des Landes Bremen und des Landkreises Wesermarsch. Gemeinsame Begehung der Fährstelle Vegesack-Lemwerder. Schulung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Fähren Bremen-Stedingen GmbH, um behinderte Menschen noch besser zu unterstützen. • Der sogenannte Sonderfahrdienst für Personen im Rollstuhl, die den Öffentlichen Personennahverkehr nicht nutzen können, soll in Bezug auf die Anzahl der Fahrten und die Bedarfsfeststellung weiter flexibilisiert werden. • Stadtführer Barrierefreies Bremen – Informationen für Alle.
Bremerhaven	Teilhabeplan für die Stadt Bremerhaven zur Umsetzung der UN-Behindertenrechtskonvention ²³⁸ (Magistrat der Stadt Bremerhaven 2014, 2016, 2019)	2014, 2016, 2019	<ul style="list-style-type: none"> • Ständiger Dialog zum Thema Barrierefreiheit mit BremerhavenBus. • Bei der Fortentwicklung bzw. Weiterentwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs sind durch Beteiligung des Dezernats V die Barrierefreiheit und die Umsetzung der UN-Behindertenrechtskonvention zu gewährleisten. • Busfahrerinnen und Busfahrer werden weiterhin qualifiziert zum Thema Barrierefreiheit geschult und sensibilisiert. Die Zurverfügungstellung der Rampe ist zu gewährleisten. • Der öffentliche Personennahverkehr stellt mehrere Busse mit mehreren Stellplätzen für Rollstühle, Rollatoren und andere Hilfsmittel für mobilitätseingeschränkte Mitbürger zur Verfügung. • In Zusammenarbeit und unter Einbeziehung von Betroffenen und den Betroffenen Organisationen stimmt BremerhavenBus und die Deutsche Bahn ihre Fahrpläne ab. Dabei sollen die Übergänge zwischen Bus- und Bahnverkehr für mobilitätsbehinderte Menschen angepasst werden. • Der Diskriminierung durch nicht mitgenommene Rollstuhlfahrer/innen muss zu jeder Fahrtzeit entgegengewirkt werden. • Sichere Beförderung mit öffentlichen Verkehrsmitteln und Zugang zu öffentlichen Gebäuden durch Automatiktüren. Inklusion in Bremerhaven beginnt mit der Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel durch alle Bürger und Bürgerinnen der Stadt. Offene Türen sind Grundvoraussetzung für die Teilhabe am öffentlichen Leben. • Durchführung von Ortsbegehungen zur Feststellung örtlicher Barrieren – und Planung von deren Beseitigung.

²³⁸ Die Stadt Bremerhaven hat in Ergänzung zum Aktionsplan im Land Bremen, der weitere Maßnahmen auf kommunaler Ebene enthält. 2016 und 2019 durch Evaluationsberichte ergänzt.

Bundesland	Aktionsplan (Titel)	Jahr	Schwerpunkte im Handlungsfeld „Mobilität“ ²³⁶
Hamburg	Hamburger Landesaktionsplan zur Umsetzung der UN-Konvention über die Rechte von Menschen mit Behinderungen (Freie und Hansestadt Hamburg 2013)	2013	<ul style="list-style-type: none"> Die noch bestehenden Hürden hinsichtlich der Teilhabe behinderter Menschen am öffentlichen Leben im öffentlichen Raum im weiteren Sinne sind abzubauen. Im Rahmen von Neubauten und Grundinstandsetzungen/großen Umbauten werden jeweils die neuesten Anforderungen der Barrierefreiheit („Stand der Technik“) berücksichtigt. Dies gilt für Straßen und Wege wie für Einrichtungen des Öffentlichen Personennahverkehrs gleichermaßen. Anforderungen der Barrierefreiheit werden bei Ausschreibungen im Öffentlichen Personennahverkehr regelhaft berücksichtigt („HVV-Qualitätsrichtlinie“). Fortschreibung und Qualitätskontrolle in Belangen der Barrierefreiheit. Das Thema „Barrierefreiheit“ wird weiterhin in die hamburginternen Regelwerke eingepflegt. Optimierung bestehender und Nutzung neuer, elektronisch basierter Hilfsmittel zur verbesserten Straßennutzerinformation.
Hessen	Hessischer Aktionsplan zur Umsetzung der UN-Behindertenrechtskonvention (Hessisches Sozialministerium 2012)	2012	<ul style="list-style-type: none"> Schaffung von einheitlichen technischen Standards hinsichtlich Barrierefreiheit im Nahverkehr sowie barrierefrei Gestaltung aller Haltestellen Entwicklung und Umsetzung definierter Standards für barrierefreie Anlagen im öffentlichen Verkehrsraum
Mecklenburg-Vorpommern	Mecklenburg-Vorpommern auf dem Weg zu einer inklusiven Gesellschaft (MAGS MV 2013)	2013	<ul style="list-style-type: none"> Förderung von Anlagen und Fahrzeugen im Öffentlichen Personennahverkehr und im Schienenpersonennahverkehr durch das Land wird von deren Barrierefreiheit abhängig gemacht Barrierefreiheit in Zügen ist Kriterium bei der Vergabe von Verkehrsleistungen im Schienenpersonennahverkehr Bekanntmachung und Umsetzung der Verwaltungsvorschriften des EM vom 16. Oktober 2009 über „Parkerleichterungen im Straßenverkehr für besondere Gruppen von schwerbehinderten Menschen und Menschen mit vorübergehender erheblicher Gehbehinderung oder Mobilitätsbeeinträchtigung“ bei Verkehrsplanungen im Straßen-Neubau sowie im Um- und Ausbau werden die Richtlinien zur Gewährung der Barrierefreiheit umgesetzt
Niedersachsen	Aktionsplan Inklusion 2017/18 für ein barrierefreies Niedersachsen (MSGG NI 2017, 2018); Aktionsplan Inklusion 2021/2022 für ein barrierefreies Niedersachsen (MSGG NI 2021)	2017, 2019, 2021	<ul style="list-style-type: none"> Das Land bittet die unteren Verkehrsbehörden zu prüfen, ob die Grünphasen bei Fußgängerlichtsignalanlagen verlängert werden können. Das Land regt gegenüber den unteren Verkehrsbehörden an, sich mit den Straßenbaulastträgern abzustimmen, ob bei einem Neu-/Umbau von Lichtsignalanlagen diese mit akustischen und taktilen Signalgebern im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten ausgestattet werden können. Das Land Niedersachsen prüft, ob und inwieweit eine Förderung zur Anschaffung barrierefreier Taxis möglich und sinnvoll ist. Öffentliche Mittel des Landes in Form von Förderungen werden ausschließlich für Vorhaben des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) vergeben, die die Barrierefreiheit nach neuestem Stand nach § 7 des Niedersächsischen Behindertengleichstellungsgesetzes (NBGG) berücksichtigen oder Maßnahmen zum Abbau von Barrieren beinhalten und damit eine möglichst umfassende Barrierefreiheit im ÖPNV verwirklichen; bei der Planung sind die zuständigen Behindertenbeauftragten oder Behindertenbeiräte anzuhören. Das Land setzt sich bei der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG), den Eisenbahnverkehrsunternehmen und der Deutschen Bahn AG, der DB Station & Service AG und der DB Netz AG dafür ein, eine barrierefreie Informationsübermittlung nach dem 2-Sinne-Prinzip (Hören und Sehen) bei geplantem und ungeplantem Schienenersatzverkehr zu entwickeln. Das Land unterstützt die kommunalen Aufgabenträger des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV), das sind die Region Hannover, die Landkreise und kreisfreien Städte sowie von diesen gebildete Zweckverbände, bei der Durchführung von Inklusionsschulungen für deren für den ÖPNV zuständigen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Ein entsprechendes Schulungskonzept dafür wird unter Beteiligung von MS und MW entwickelt und erprobt. Die Landesregierung wirbt auf Bundesebene dafür, dass z.B. die Mobilitäts-Service-Zentrale (MSZ) in Zusammenarbeit mit der DB Dialog GmbH eine einheitliche Notrufnummer für Menschen mit Behinderungen für Reisen im Schienenverkehr anbietet. Förderprogramme zur Herstellung und Umsetzung von Barrierefreiheit werden gestärkt und fortgeführt, insbesondere mit dem Programm „Niedersachsen ist am Zug“ sowie dem Teilprogramm „Barrierefreiheit kleiner Schienenverkehrsstationen“ des Zukunftsinvestitionsprogramms. Landesweit werden barrierefreie Zugangsmöglichkeiten zur Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs auf Straße und Schiene geschaffen (Fahrzeuge und Haltestellen); Förderung von entsprechenden Vorhaben mit Landesmitteln. Barrierefreiheit als Vergabevoraussetzung bei Ausschreibungen von Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr durch das Land als Aufgabenträger.
Nordrhein-Westfalen	Aktionsplan der Landesregierung. Eine Gesellschaft für alle. (MAIS NW 2012); Aktionsplan NRW inklusiv 2022 (MAGS NW 2022)	2012, 2022	<ul style="list-style-type: none"> Sicherstellung der barrierefreien Erreichbarkeit und Nutzbarkeit von Stellplätzen für Kraftfahrzeuge, die von Menschen mit Behinderungen genutzt werden. Beschleunigung der Zielerreichung zur Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV mit Bussen und Stadt- / Straßenbahnen. Die eigenständige Mobilität aller mobilitätseingeschränkter Menschen im öffentlichen Raum und mit öffentlichen Verkehrsmitteln soll gesichert werden. Als Zwischenziel streben die Beteiligten an, bis 2030 mindestens 90 Prozent der Fahrgäste des SPNV einen niveaugleichen und weitgehend restspaltfreien Ein- und Ausstieg zu ermöglichen. Beschleunigung der Zielerreichung zur Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV mit Bussen und Stadt- / Straßenbahnen. Beschleunigung der Zielerreichung zur Herstellung der Barrierefreiheit an SPNV-Bahnhöfen. Erhöhung der Sicherheit im Straßenverkehr für zu Fuß gehende und Rad fahrende Menschen mit Behinderung sowie Menschen mit Behinderung als nutzende des ÖPNV.

Bundesland	Aktionsplan (Titel)	Jahr	Schwerpunkte im Handlungsfeld „Mobilität“ ²³⁶
Rheinland-Pfalz	Aktionsplan der Landesregierung (MASGFF RP 2010); Landesaktionsplan Rheinland-Pfalz zur Umsetzung der UN-Konvention über die Rechte von Menschen mit Behinderungen (MSAGD RP 2021)	2010, 2021	<ul style="list-style-type: none"> • Bei Neuausschreibungen im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) Anforderungen für die Ausrüstung der Fahrzeuge in Abstimmung mit Behindertenorganisationen und den zuständigen staatlichen Stellen auf die Belange von Menschen mit Behinderungen abstimmen. • Die Darstellung der barrierefrei erreichbaren Stationen wird jährlich angepasst und die Information barrierefrei zugänglich gemacht. • Die Bahnsteiganlagen werden in Abhängigkeit von den zur Verfügung stehenden Haushaltsmitteln (und ggfs. der Beteiligung der jeweiligen Kommunen) barrierefrei ausgebaut. • Bushaltestellen des ÖPNV werden in Abhängigkeit von der kommunalen Beteiligung und den zur Verfügung stehenden Haushaltsmitteln barrierefrei ausgebaut. • Fahrgastinformationen zu barrierefreien Reiseketten sollen so zur Verfügung stehen, dass alle Dienstanbieter (z.B. auch die DB) diese nutzen können.
Saarland	Aktionsplan zur Umsetzung der UN-Behindertenrechtskonvention im Saarland (MSGFF SL 2012); Saarland inklusiv - Unser Land für alle (transfer und synergien 2022)	2012, 2022	<ul style="list-style-type: none"> • Es gibt einen gemeinsamen Fahrgastbeirat für das Saarland. • Die Digitalisierung im Bereich der Mobilität ist barrierefrei gestaltet. Dabei werden auch die Anforderungen von Personen, die technische Geräte nicht nutzen können, weiter berücksichtigt, z.B. bei einfachen Bezahlmöglichkeiten. Die Potenziale der Digitalisierung werden zur Verbesserung der Teilhabe im Mobilitätsbereich genutzt. • Im Rahmen des Bahnhofsentwicklungsprogramm 3 wird bei anstehenden Bauarbeiten an den saarländischen Bahnhöfen auf die Erreichung der Barrierefreiheit Wert gelegt und in Abwägung der hierfür erforderlichen Mittel auch baulich umgesetzt. • Das Land unterstützt Städte, Gemeinden und Landkreise weiterhin mit einem Förderprogramm zum barrierefreien Umbau von Haltestellen. • Es gibt ein ÖV-Routing mit Berücksichtigung individueller Einschränkungen. • Menschen mit Behinderungen können dank des Begleitservice mobisaar im Saarland gleichberechtigt unterwegs sein. • Erweiterung der Gruppe parkberechtigter Menschen für Behindertenparkplätze und Parkerlaubnis für Menschen die sich in einem Antragsverfahren für die Anerkennung des Merkzeichens "aG" befinden • Menschen mit Schwerbehinderung werden gegen Vorzeigen eines entsprechend gekennzeichneten Ausweises nach § 152 Abs. 5 SGB IX im Nahverkehr unentgeltlich befördert.
Sachsen	Aktionsplan der Sächsischen Staatsregierung zur Umsetzung der UN-Behindertenrechtskonvention (UN-BRK) (SMS 2017)	2017	<ul style="list-style-type: none"> • Förderung von Projekten zur Sensibilisierung der Behörden im Bereich der Planung, Genehmigung und Förderung durch Schulung oder/und geeignetes Infomaterial • Förderung von Projekten zur Sensibilisierung von Nicht-Betroffenen und Information zur barrierefreien Nutzung des ÖPNV • Behandlung des Themas Barrierefreiheit als Querschnittsthema in der ÖPNV-Strategiekommission • Unterstützung und Förderung von Projekten mit der Zielsetzung: ÖPNV/SPNV für alle selbstbestimmt nutzbar zu gestalten (zum Beispiel Projekte zur Entwicklung eines Schulungs- und Trainingsprogramm zur Nutzung des Öffentlichen Personennahverkehrs für mobilitätseingeschränkte Menschen (für Nutzende & Personal); Evaluation von Angeboten und Bedarfen an Informationen und Unterstützung bei der Zugänglichkeit zum ÖPNV und SPNV (Funktionsfähigkeit von Fahrstühlen in Echtzeit, landesweit einheitliches Blindeninformationssystem) sowie zur Ermittlung des Zustandes der Haltestellen bezüglich Barrierefreiheit) • Weiterführung der Fördermaßnahmen im ÖPNV und Straßenbau • Prüfung einer Änderung der Verordnung zur Aufstellung von Nahverkehrsplänen dahingehend, dass die Belange von Menschen mit Behinderungen im Hinblick auf § 8 Absatz 3 PBefG konkreter gefasst werden können • Förderung einer Initiative gegen Falschparker auf ausgewiesenen Parkplätzen für Menschen mit Behinderungen sowie im Bereich von Bordsteinabsenkungen durch gezielte Öffentlichkeitsarbeit • Thematisieren von barrierefreien Taxis in der ÖPNV-Strategiekommission • Überprüfung der Verwaltungsvorschrift zur Bewilligung von Parkerleichterungen für besondere Gruppen schwerbehinderter Menschen • Weiterführung der Fördermaßnahmen im Straßenbau (RL KStB) • Anlässlich einer Änderung der „Richtlinien zum Planungsprozess und für die einheitliche Gestaltung von Entwurfsunterlagen im Straßenbau (RE 2012)“ des BMVI Anregung der Aufnahme eines Punktes „Barrierefreiheit“ (mit Bezug auf DIN 18040-3, DIN 32984 und die H BVA als Regelwerk der FGSV)
Sachsen-Anhalt	"einfach machen" Unser Weg in eine inklusive Gesellschaft (MAS ST 2021)	2021	<ul style="list-style-type: none"> • Herstellung der Barrierefreiheit im Öffentlichen Personenverkehr <ul style="list-style-type: none"> ○ Einsatz zusätzlicher visueller Informationen und Signale, taktile und akustische Informationen für die Fahrgäste (Blindenleitstreifen, haptische Markierung von Geländern, Sprachausgabe an Verspätungsanzeigern (DAS) etc. ○ Weiterer Ausbau von Schnittstellen zur stufenfreien Erschließung von Zugangsstellen und Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsträger ○ Ausbau von Bahnsteigen zur Verbesserung der stufenfreien Erreichbarkeit der Bahnsteige durch Einbau von Rampen und Aufzügen ○ Verlegung von Bahnsteigen an Bahnübergänge zur Herstellung der stufenfreien Erreichbarkeit (Verzicht auf Tunnel bzw. Brücken) ○ Im Rahmen von Neuvergabe von Verkehrsleistungen entsprechende Vorgaben für die zum Einsatz kommenden Fahrzeuge ○ Umsetzung der Barrierefreiheit bei intelligenten Verkehrssystemen (IVS-Rahmenplan Sachsen-Anhalt)

Bundesland	Aktionsplan (Titel)	Jahr	Schwerpunkte im Handlungsfeld „Mobilität“ ²³⁶
Schleswig-Holstein	Wir wollen ein Land des Miteinanders (Landesregierung des Landes Schleswig-Holstein 2017); Fokus Landesaktionsplan 2022 (Der Ministerpräsident des Landes Schleswig-Holstein 2022)	2017, 2022	<ul style="list-style-type: none"> • Ziel 1: Barrierefreier Ausbau von Bahnstationen <ul style="list-style-type: none"> ○ Maßnahme 1: Verbesserung der Barrierefreiheit für alle Reisenden im Schienenpersonennahverkehr ○ Maßnahme 2: Planung und Veranstaltung eines bundesweiten Kongresses zum barrierefreien Reisen im Nahverkehr ○ Maßnahme 3: Kampagne zum Selbstverständnis der Barrierefreiheit: „Barrierefreiheit ist für ALLE da“ • Ziel 2: Verbesserung der Nutzungsmöglichkeiten von Freizeit- und Erholungseinrichtungen durch Menschen mit Behinderungen <ul style="list-style-type: none"> ○ Maßnahme 4: Runder Tisch Barrierefreiheit im Tourismus • Ziel 3: Entwicklung barrierefreier Angebote im Tourismus <ul style="list-style-type: none"> ○ Maßnahme 5: Barrierefreie Radwanderrouen auf dem Radfernweg „Mönchsweg“ von Glückstadt nach Puttgarden ○ Maßnahme 6: Barrierefreier Webauftritt für den Radfernweg „Mönchsweg“ von Glückstadt nach Puttgarden
Thüringen	Thüringer Maßnahmenplan zur Umsetzung der UN-Behindertenrechtskonvention (MASGFF TH 2019)	2019	<ul style="list-style-type: none"> • Baurechtliche Vorschriften, förderrechtliche Bestimmungen und berufliche Empfehlungen werden an die Anforderungen des barrierefreien Bauens angepasst. • Die persönliche Mobilität von Menschen mit Behinderungen wird verbessert. <ul style="list-style-type: none"> ○ Bereitstellung barrierefreier Informationen zu Angeboten von Fahrdiensten für Menschen mit Behinderungen mit besonderen Bedarfen, die den barrierefreien Öffentlichen Personennahverkehr nicht selbstständig nutzen können, auf der Internetpräsentation des Beauftragten für Menschen mit Behinderungen bzw. auf der zu erstellenden Internetpräsentation, die über die wichtigen behindertenpolitischen Themen informieren soll. ○ Prüfung der Möglichkeiten für eine Verbesserung der Angebote von Fahrdiensten für Menschen mit Behinderungen mit besonderen Bedarfen, die den barrierefreien Öffentlichen Personennahverkehr nicht selbstständig nutzen können. ○ Versendung eines Informationsschreibens zur Thematik Verkehrssicherheitstrainings, welches insbesondere beinhaltet, wer Anbieter von Verkehrssicherheitstrainings/Verkehrserziehungsmaßnahmen ist, welche Zielgruppe angesprochen wird und wo weiterführende Informationen zu finden sind. Das Informationsschreiben soll in leicht verständlicher Sprache verfügbar sein. Der Versandverteiler wird mit dem Thüringer Beauftragten für Menschen mit Behinderungen und dem Referat Behindertenpolitik abgestimmt.

Anlage 1-3 Übersicht über die Programme der NE-Eisenbahnen in Deutschland

Stand: Juni 2021 mit Aktualisierung August 2023 (BMAS o. J.).

Nr.	Unternehmen (EVU/EIU)	Titel	Stand (Ausgabe)	angehörte Verbände
1	Abellio Rail NRW GmbH, Essen (Abellio 2012)	Programm zur Herstellung von Barrierefreiheit gemäß § 2 Abs. 3 EBO	Juni 2012	Deutsche Gesellschaft zur Förderung der Gehörlosen und Schwerhörigen e. V., Deutscher Blinden- und Sehbehindertenverband e. V.; Bundesverband für körper- und mehrfach behinderte Menschen e. V.; Allgemeiner Behindertenverband in Deutschland e. V.; Aktionsbündnis Barrierefreies Wetter
2	Agilis Verkehrsgesellschaft und Co. KG, Regensburg (Agilis 2011)	Programm zur Gestaltung von Bahnanlagen und Fahrzeugen zur Herstellung der Barrierefreiheit gem. § 2 (3) EBO	Januar 2011	Allgemeiner Behindertenverband Deutschland e. V., Deutscher Blinden- und Sehbehindertenverband e. V., Deutscher Schwerhörigen Bund e. V.
3	AKN Eisenbahn GmbH (AKN 2005)	Programm für eine barrierefreie Gestaltung von Bahnanlagen und Fahrzeugen der AKN Eisenbahn AG sowie deren Tochtergesellschaft Schleswig-Holstein-Bahn GmbH für die Belange behinderter und anderer Menschen mit Mobilitätseinschränkungen	Dezember 2005	Bundesverband Selbsthilfe Körperbehinderter e. V., Allgemeiner Behindertenverband in Deutschland e. V., Deutscher Verein der Blinden und Sehbehinderten in Studium und Beruf e. V., Deutscher Psoriasis Bund e. V., Bundesvereinigung Lebenshilfe für Menschen mit geistiger Behinderung e. V., Bundesverband für Körper- und Mehrfachbehinderte e. V., Sozialverband VdK Deutschland e. V.
4	AKN Eisenbahn GmbH (AKN 2018)	Das Barrierefreiheitsprogramm der AKN Eisenbahn GmbH	September 2018, 1. Aktualisierung 2021	Bundesverband Selbsthilfe Körperbehinderter e. V.
5	Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH (AVG), Karlsruhe (AVG 2008)	Mobilitätsprogramm der Albtal-Verkehrsgesellschaft mbH	Dezember 2008	Beirat für Menschen mit Behinderungen der Stadt Karlsruhe
6	Dessauer Verkehrs- und Eisenbahngesellschaft mbH (DWE) (DWE 2009)	Programm zur Gestaltung der Bahnanlagen von Dessau nach Wörlitz zur Betreuung mobilitätsbehinderter Fahrgäste nach § 2 Abs. 3 EBO	August 2009	Allgemeiner Behindertenverband in Deutschland e. V.
7	Harzer Schmalspurbahn (HSB), Wernigerode (HSB 2008)	Konzeption der Harzer Schmalspurbahn (HSB) zum barrierefreien Zugang zu den Personenzügen der HSB	Mai 2008	Allgemeiner Behindertenverband in Deutschland e. V.
8	Hohenzollerische Landesbahn AG (HzL), Hechingen (HzL 2008)	Programm zur barrierefreien Nutzung von Bahnanlagen, Fahrzeugen und Informationseinrichtungen der HzL Hohenzollerische Landesbahn AG	September 2008	Landesverband Selbsthilfe Körperbehinderter e. V.; Landesarbeitsgemeinschaft SELBSTHILFE behinderter Menschen Baden-Württemberg e. V.; Deutscher Blinden- und Sehbehindertenverband e. V.; Deutscher Schwerhörigenverband e. V.
9	Kreisverkehrsgesellschaft Main-Kinzig mbH	Barrierefreie Gestaltung von Haltepunkten und Fahrzeugen im Zuständigkeitsgebiet der Kreisverkehrsgesellschaft Main-Kinzig mbH	Oktober 2003 ²³⁹	Bundesarbeitsgemeinschaft Selbsthilfe von Menschen mit Behinderungen und chronischer Erkrankung und ihren Angehörigen e. V. (BAG Selbsthilfe)
10	nordbahn Eisenbahngesellschaft mbH & Co. KG (NBE) (NBE 2005)	Programm für eine barrierefreie Gestaltung von Fahrzeugen der NBE nordbahn Eisenbahngesellschaft mbH & Co. KG für die Belange behinderter und anderer Menschen mit Mobilitätseinschränkungen	Dezember 2005	Bundesverband Selbsthilfe Körperbehinderter e. V.; Allgemeiner Behindertenverband in Deutschland e. V.; Deutscher Verein der Blinden und Sehbehinderten in Studium und Beruf e. V.; Deutscher Psoriasis Bund e. V.; Bundesvereinigung Lebenshilfe für Menschen mit geistiger Behinderung e. V.; Bundesverband für Körper- und Mehrfachbehinderte e. V.; Sozialverband VdK Deutschland e. V.

²³⁹ Im Zielvereinbarungsregister im Verfahrensstand „Verhandlung“.

Nr.	Unternehmen (EVU/EIU)	Titel	Stand (Ausgabe)	angehörte Verbände
11	Nord-Ostsee-Eisenbahn GmbH (NOB), Kiel (NOB 2007)	Programm zur Barrierefreiheit Nord-Ostsee-Bahn GmbH	Juli 2007	Blinden- und Sehbehindertenverein Schleswig-Holstein e. V.; Landesverband für Körper- und Mehrfachbehinderte Schleswig-Holstein e. V.; Gehörlosenverband Schleswig-Holstein; Nordverbund Niedersachsen/Bremen/Schleswig-Holstein/Hamburg e. V.; Deutscher Schwerhörigenbund e. V., Bundesverband der Schwerhörigen und Ertaubten; Bundesverband Selbsthilfe Körperbehinderter e. V., Landesvertretung Schleswig-Holstein
12	NordWestBahn GmbH, Osnabrück (NWB 2013)	Programm der NordWestBahn GmbH zur Herstellung von Barrierefreiheit gemäß § 2 Abs. 3 EBO	Juni 2013	Allgemeiner Behindertenverband in Deutschland e. V., Deutscher Blinden- und Sehbehindertenverband e. V.; Deutsche Gesellschaft der Hörgeschädigten – Selbsthilfe und Fachverbände e. V.
13	Ostdeutsche Eisenbahn GmbH (ODEG), Berlin (ODEG 2008)	Programm zur Gestaltung von Bahnanlagen und Fahrzeugen zur Herstellung der Barrierefreiheit gem. § 2 (3) EBO	August 2008	Allgemeiner Behindertenverband in Deutschland e. V.; Deutscher Blinden- und Sehbehindertenverband e. V.; Deutscher Schwerhörigenverband e. V.
14	Ostseeland Verkehr GmbH ²⁴⁰ (OLA), Schwerin (OLA 2007)	Barrierefreie Gestaltung von Fahrzeugen, Haltepunkten und Informationssystemen der Ostseeland GmbH	Juni 2007 ²⁴¹	Allgemeiner Behindertenverband in Deutschland e. V., Deutscher Blinden- und Sehbehindertenverband e. V., Deutscher Schwerhörigenbund e. V.
15	Regental Bahnbetriebs-GmbH, Viechtach (Regental Bahnbetriebs-GmbH 2011)	Programm zur Gestaltung von Bahnanlagen und Fahrzeugen zur Herstellung der Barrierefreiheit gem. § 2 Abs. 3 Eisenbahn-Bau und Betriebsordnung (EBO)	Januar 2011	Sozialverband VdK Bayern e. V.
16	Südwestdeutsche Verkehrs-AG (SWEG), Lahr	Programm zur barrierefreien Nutzung von Bahnanlagen, Fahrzeugen und Informationseinrichtungen der SWEG Südwestdeutsche Verkehrs-Aktiengesellschaft	Dezember 2008 ²⁴²	Landesverband Selbsthilfe Körperbehinderter e. V.; Landesarbeitsgemeinschaft SELBSTHILFE behinderter Menschen Baden-Württemberg e. V.; Deutscher Blinden- und Sehbehindertenverband e. V.; Deutscher Schwerhörigenverband e. V.
17	SWEG Südwestdeutsche Landesverkehrs-GmbH (SWEG), Lahr (SWEG 2021)	Programm zur Barrierefreiheit gemäß § 2 (3) EBO	2021 (Überarbeitung Programm 2008)	Deutscher Blinden- und Sehbehindertenverband e. V. (DBSV), Landesarbeitsgemeinschaft Selbsthilfe behinderter Menschen Baden-Württemberg e. V., Sozialverband Baden-Württemberg e. V., Landesverband Selbsthilfe Körperbehinderter Baden-Württemberg e. V.
18	SWEG Schienenwege GmbH, Lahr (SWEG Schienenwege GmbH 2023)	Programm zur barrierefreien Nutzung von Bahnanlagen und Informationseinrichtungen der SWEG Schienenwege GmbH	März 2023	Deutscher Blinden- und Sehbehindertenverband e. V. (DBSV), Landesarbeitsgemeinschaft Selbsthilfe behinderter Menschen Baden-Württemberg e. V., Sozialverband Baden-Württemberg e. V., Landesverband Selbsthilfe Körperbehinderter Baden-Württemberg e. V.
19	Usedomer Bäderbahn GmbH (UBB), Henningsdorf (UBB 2022)	Programm der Usedomer Bäderbahn zur Herstellung von Barrierefreiheit gem. § 2 Abs. 3 EBO	Dezember 2022	„Verbände, die nach § 15 Absatz 3 des Behindertengleichstellungsgesetzes anerkannt sind, konnten bis zum 19. August 2022 zu dem beabsichtigten Programm zur Herstellung der Barrierefreiheit Stellung nehmen. Es sind keine Stellungnahmen von diesen Verbänden eingegangen.“ ²⁴³
20	Zweckverband ÖPNV im Ammertal, Tübingen (Ammertalbahn 2009)	Programm der Ammertalbahn zur Herstellung von Barrierefreiheit gemäß § 2 Abs. 3 EBO	Oktober 2009	Landesverband für Körper- und Mehrfachbehinderte Baden-Württemberg e. V.; Sozialforum Tübingen

²⁴⁰ Die Ostseeland Verkehr GmbH führt seit 2014 keinen Schienenverkehr mehr durch.

²⁴¹ Im Zielvereinbarungsregister im Verfahrensstand „Verhandlung“.

²⁴² Überarbeitung im Jahr 2021, siehe Nr. 17.

²⁴³ Siehe <https://www.bmas.de/DE/Soziales/Teilhabe-und-Inklusion/Barrierefreie-Gestaltung-der-Arbeit/Zielvereinbarungsregister/zielvereinbarung-ubb-eisenbahn.html> (31.08.2023).

Anlage 1-4 Auswahl von Forschungsprojekten mit Bezug zur Herstellung der Barrierefreiheit im Bereich Mobilität

Nr.	Projekttitel	FE-Nr.	Projektbeteiligte	Auftraggeber / Kostenträger	Laufzeit	Zielgruppe (Menschen mit Behinderung)	Zielsetzung	Praxisbezug	Bemerkung
1	Sinn² – Die barrierefreie Zwei-Sinne-Fahrgastinformation ²⁴⁴	k. A.	VWI Stuttgart GmbH, Institut für Eisenbahn- und Verkehrswesen der Universität Stuttgart, Institut für angewandte Sozialwissenschaften, Zentrum für kooperative Forschung an der DHBW Stuttgart	Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg (im Rahmen des Förderprogramms „Nachhaltig mobil: Wissenstransfer von der Forschung in die Praxis“)	01/2016 bis 12/2017	Blinde und sehbehinderte Menschen sowie Menschen, die den Umgang mit Apps weniger gewohnt sind, z. B. Senioren.	Landesweit eine barrierefreie sowie echtzeitfähige Fahrgastinformation für blinde und sehbehinderte Personen zur Verfügung zu stellen, um für diese den ÖPNV zuverlässiger und attraktiver zu gestalten.	Endprodukt: Fahrgastinformation in Form einer Smartphone App, welche v. a. hinsichtlich der Bedienung speziell auf die Bedürfnisse der genannten Zielgruppen abgestimmt ist (u. a. einfache Benutzeroberfläche). Mithilfe der App lassen sich zeitintensive sowie kostspielige Maßnahmen an der Infrastruktur der Haltestellen (z. B.z. B. Ausstattung mit DFI-Anzeigern, die zusätzliche akustische Informationen zur Verfügung stellen) und eventuell auch in den Fahrzeugen vermeiden. In Folge dessen lässt sich die barrierefreie sowie echtzeitfähige Fahrgastinformation ohne nennenswerten Mehraufwand großflächig verbreiten – auch in ländlichen Regionen mit geringem Fahrgastaufkommen.	Auszeichnung der Sinn ² -App mit dem "Deutschen Mobilitätspreis 2019" in der Kategorie "Best Practice".
2	InMoBS – Innerstädtische Mobilitätsunterstützung für Blinde und Sehbehinderte (TU Braunschweig 2015)	k. A.	Institut für Verkehr und Stadtbauwesen (Projektleitung) mit Beteiligung der Abteilung Ingenieur- und Verkehrspsychologie der Technischen Universität Braunschweig; Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt am Standort Braunschweig; Siemens; Ingenieurbüros Transver und OECON (Unterauftragnehmer: DBSV und ITS Niedersachsen GmbH)	Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (BMWi)	01/2012 bis 12/2014	Blinde und sehbehinderte Menschen	Entwicklung einer barrierefreien Smartphone-App und eines Online-Routenplaners, über die Blinde und Sehbehinderte aufbereitete Navigationsdaten erhalten. Mittels Ton- und Vibrationsignal von App und Smartphone werden sie damit durch den Verkehr geleitet. An Kreuzungen kann außerdem das Ampelsignal individuell auf das Smartphone übertragen werden.	Entwicklung eines benutzergerechten Assistenzsystems. Das Projekt hat mit einem funktionierenden Prototyp und entsprechender Serverinfrastruktur die Grundlagen für ein künftiges Assistenzsystem gelegt. Der Prototyp zeigt in einem ca. 4 Quadratkilometer großen Gebiet von Braunschweig, was technisch möglich ist.	Neu im Vergleich zu ähnlichen Projekten in anderen Städten ist, dass Ampelschaltungen ausgelesen werden. Ampeln kommunizieren teilweise via WLAN, was es prinzipiell möglich macht, den Schaltzustand auch für Navigations-apps verfügbar zu machen.
3	Bus-ID & Bus-ID2	01EZ1120	Helmut-Schmidt-Universität / Universität der Bundeswehr;	Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF)	10/2011 bis 09/2014	Blinde und sehbehinderte Menschen	Ziel war es, eine RFID-basierte akustische Unterstützung blinder und sehbehinderter Menschen	Durch den Einsatz von Funktechnologie konnte das Auffinden und Nutzen von Ampelmasten und wichtigen Informationsstellen beim ÖPNV erleichtert bzw. ermöglicht werden.	

²⁴⁴ Siehe Mietzsch 2020.

			<p>Deutscher Blinden- und Sehbehinderten Verband e. V.;</p> <p>KramerAlbrecht Ingenieurgesellschaft mbH & Co. KG;</p> <p>RTB GmbH & Co. KG</p>				<p>derter Menschen für Orientierung und Information beim Zugang zu ÖPNV und an Ampeln zu schaffen.</p> <p>Im Folgeprojekt "Bus-ID2" wurden weitere Anwendungsfälle wie die Orientierung an Busbahnhöfen, in unterirdischen Verkehrsanlagen und an Kreuzungen erarbeitet sowie die Nutzung von digitalen Zusatzinformationen untersucht. Hierbei sollte die eingesetzte RFID-Technik bereits existierende Orientierungshilfen, wie z. B. B. Blindenleitstreifen an Busbahnhöfen oder akustische Signalgeber an Lichtsignalanlagen ergänzen und dadurch für den Nutzer einen Mehrwert generieren.</p>		
4	aim4it – accessible and inclusive mobility for all with individual travel assistance ²⁴⁵	k. A.	<p>Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e. V. (Koordinator);</p> <p>Bergische Universität Wuppertal;</p> <p>FH Joanneum Gesellschaft mbH;</p> <p>Fluidtime Data Service GmbH;</p> <p>INIT GmbH;</p> <p>Matrixx IT Services GmbH;</p> <p>Poznan University of Technology;</p> <p>Mentz GmbH;</p> <p>Mentz Datenverarbeitung Austria GmbH;</p> <p>SignTime GmbH;</p> <p>Wiener Linien GmbH & Co. KG</p>	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI)	09/2014 bis 06/2016	Menschen mit Mobilitätseinschränkung im Allgemeinen	<p>Eine ganzheitliche und barrierefreie Nutzung über alle Verkehrsträger des ÖPNV entlang der Mobilitätskette für <u>alle</u> Personen soll geschaffen werden.</p> <p>Entwicklung eines umfassenden, leicht übertragbaren Konzepts einer Mobilitätsassistenten, um die bestehenden Barrieren des ÖPNV für alle Nutzungsgruppen abzubauen. Dazu gehören u. a. eine Fahrtwunschanmeldung für mobilitätseingeschränkte Personen, Störungsmeldungen in Gebärdensprache, eine Busfahrerassistenz für Rollstuhlfahrer</p>	<p>Anfang 2016 wurde die App in Wien getestet. Die Erfahrungen der Probanden flossen in die Weiterentwicklung ein. Das Feedback interessiert die Wissenschaftler aber auch weiterhin: Direkt über die aim4it-App können die Fahrgäste ihre Erfahrungen zu den neuen Funktionen und die Unterstützung durch die Fahrer mitteilen. Der Verkehrsanbieter erhält so wichtige Hinweise, wie die Services weiter verbessert werden können. Der Praxis-Test bei den Wiener Linien hat gezeigt, dass das technische Konzept funktioniert. Es kann auch auf andere Verkehrsunternehmen übertragen werden. Dann wäre aim4it auch allgemein öffentlich verfügbar.</p>	

²⁴⁵ Siehe https://www.dlr.de/ts/en/desktopdefault.aspx/tabid-11648/20367_read-47650/ (31.08.2023).

							sowie Fahrgastinformationen und Re-Routing bei Störungen. ²⁴⁶		
5	MogLI – Mobilität auf ganzer Linie! (TUM et al. 2012)	k. A.	Landkreis Graftschaft Bentheim; Vechtetalschule – Förderschule mit dem Förderschwerpunkt geistige Entwicklung; Technische Universität Dortmund (Fakultät Rehabilitationswissenschaften); Technische Universität München; Justus Liebig Universität Gießen	Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie	07/2007 bis 02/2010	SchülerInnen mit körperlicher oder geistiger Behinderung	Entwicklung einer nachhaltigen Mobilität; größtmögliche Eigenständigkeit in der Nutzung des ÖPNV; selbstständige Bewältigung des Schulweges; Abbau von Barrieren im Straßenverkehr	Durch MogLi konnte die Mobilität und der Aktionsradius der SchülerInnen erweitert werden. Ein Drittel der Gesamtschülerschaft (Stand: 2011) war am Ende des Projektes in der Lage, selbstständig mit dem Bus zu fahren; eine Individualbeförderung wurde somit nicht mehr benötigt. Darüber hinaus wurde das Projekt fest an der Schule installiert und findet auch gegenwärtig noch Anwendung. Die in diesem Forschungsprojekt entwickelten Konzepte und Erfahrungen sollen weiterhin an andere Förderschulen und Landkreise weitergegeben werden, um eine Übertragbarkeit und eventuell auch Weiterentwicklung zu forcieren. Eine Barrierefreie Mobilität kommt nicht nur Menschen mit Behinderung zugute, sondern auch anderen Personengruppen, z. B. älteren Menschen.	
6	eMo – Eigenständige Mobilität von erwachsenen Menschen mit geistiger Behinderung (Markowetz und Wolf 2020)	k. A.	Lebenshilfe Gießen; Technische Universität München	Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt)	2014 bis 2016	Menschen mit geistiger Behinderung	eMo zielte darauf ab, verkehrsspezifische Kompetenzen erwachsener Menschen mit geistiger Behinderung zu erfassen, aufzubauen und zu erhalten. Das Projekt fokussierte die Förderung der eigenständigen Mobilität von erwachsenen Menschen mit geistiger Behinderung. Durch ein gezieltes und individualisiertes Mobilitätstraining wurden Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter aus Werkstätten sowie Bewohnerinnen und Bewohner aus Wohnheimen dazu befähigt, ihr selbstbestimmtes Mobilitätsziel zu erreichen.	Das Endprodukt des Forschungsprojekts ist eine Handreichung mit Curriculum zur Mobilitätsförderung von Erwachsenen mit geistiger Behinderung, die in der Praxis (Berufsschule, Behindertenwerkstätten, Wohnheimen etc.) gut umsetzbar ist. Durch die Erweiterung und Festigung verkehrsspezifischer Kompetenzen, soll es zukünftig Erwachsenen mit geistiger Behinderung ermöglicht werden, mehr Sicherheit und Teilhabe im bei der Mobilität zu erhalten.	

²⁴⁶ Mit Hilfe der aim4it-App kann der Reisende bereits bei der Planung angeben, ob er eine verlängerte Umsteigezeit benötigt und wann er möglicherweise Hilfe beim Ein- und Aussteigen braucht. Dem Bus- oder Straßenbahnfahrer wird daraufhin auf einem Display im Fahrzeug angezeigt, an welcher Haltestelle er einen längeren Aufenthalt einplanen muss, um auf die später zusteigenden Fahrgäste zu warten. Zudem sieht er so schon im Vorfeld, wann er die Rampe für Rollstuhlfahrer ausklappen muss.

7	PASSAge – Personalisierte Mobilität, Assistenz und Service Systeme in einer alternden Gesellschaft	16SV5742-16SV5748 & 16SV5835	CITYSAX Mobility GmbH; Technische Universität München; Haag Rehatechnik GmbH & Co. KG; HMM Diagnostics GmbH; metaio GmbH; SOPHIA Südbayern mit P.S. gGmbH; Sunrise Medical GmbH & Co. KG; Ludwig-Maximilians-Universität München; Technische Universität München, Lehrstuhl für Baurealisierung und Robotik; Technische Universität München Forschungsgruppe Verteilte Multimodale Informationsverarbeitung; Technische Universität München, Zentrum für Prävention und Sportmedizin	Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF)	08/2012 bis 07/2015	alle, v. a. ältere Menschen	Entwicklung nahtloser Mobilitätsketten, welche privaten und öffentlichen Raum miteinander verbinden. Die Sicherung der Mobilität soll durch die Erweiterung bestehender Mobilitätsmittel erfolgen. Das Vorhaben verfolgt den Ansatz, den barrierefreien Zugang und Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel mithilfe von (größtenteils) elektrisch betriebenen Klein- und Kleinstfahrzeugen zu ergänzen und diese an physische und informations-technische Wohn- und Gebäudestrukturen anzubinden. Ziel ist es, eine vernetzte und dadurch flexible sozio-technische Infrastruktur aus einer Vielzahl von Mobilitätskomponenten und modularen Gebäudekomponenten zu schaffen, so dass Synergien durch Kooperation entstehen.		
8	Barrierefreie Querungsstellen an Hauptverkehrsstraßen – Ausgestaltung von Bordsteinabsenkungen und Bodenindikatoren im Detail (Boenke et al. 2014)	FE 77.0500/2010	STUVA e. V.; Institut Verkehr und Raum der Fachhochschule Erfurt; ISUP Ingenieurbüro für Systemberatung und Planung GmbH	Bundesanstalt für Straßenwesen im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI)	09/2011 bis 08/2013	Rollstuhl- und Rollatornutzende sowie blinde und sehbehinderte Menschen	Unter Beteiligung der Vertreter von Menschen mit Behinderungen weitgehend standardisierte Ausführungshinweise und Einsatzempfehlungen für die Gestaltung (Bordkante und Bodenindikatoren) von Überquerungsstellen an Hauptverkehrsstraßen unter besonderer Berücksichtigung der Anforderungen sehgeschädigter und gehbehinderter Menschen zu geben.	Die aus der Untersuchung abgeleiteten Empfehlungen wurden für eine Fortschreibung der Regelwerke aufbereitet.	
9	Barrierefreie Gestaltung von Querungsanlagen	FE 02.0406/2016/KGB	STUVA e. V.; Institut Verkehr und Raum	Bundesanstalt für Straßenwesen im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und	2018-laufend	Rollstuhl- und Rollatornutzende sowie blinde und sehbehinderte Menschen	Entwicklung einer neuen Form einer Querungsanlage unter Beteiligung der Vertreter von Menschen mit	Fortschreibung der Regelwerke, Planungs- und Ausführungshinweise für barrierefreie Querungsstellen und visuelle Kontraste im Verkehrsraum	

	gen an Ortsdurchfahrten von Bundesfernstraßen			digitale Infrastruktur (BMVI)			Behinderungen; Einsatzempfehlungen für bestehende Formen von Querungsstellen; Praxishinweise für Umsetzung visueller Kontraste		
10	Lärmtechnische Bewertung des Acoustic Vehicle Alerting System (Boenke et al. 2021)	FKZ 3718 54 100 0	STUVA e. V.; FH Köln, Institut für Fahrzeugtechnik (IFK); Bernd Lehming (ehem. Leiter des Referats Immissionsschutz (Lärm, Luftreinhaltung, Industrieanlagen) – Senatsverwaltung für Umwelt, Berlin	Umweltbundesamt	2018-2021	Blinde und sehbehinderte Menschen, hörgeschädigte Menschen, Kinder und ältere Menschen	Wirkungsanalyse eines akustischen Zusatzgeräuschs bei Elektrofahrzeugen (AVAS) auf die Verkehrssicherheit der Zielgruppen unter Beteiligung maßgebender Akteure	Informationsaustausch zwischen unterschiedlichen Akteuren, Sensibilisierung bestimmter Zielgruppen, Hinweise für zukünftige Maßnahmen und Maßnahmenkombinationen für zukünftige Entwicklungen	
11	Barrierefrei – und jeder weiß, wo es lang geht	k. A.	Projektbüro Mobilität und Verkehr; PRO RETINA e. V., Aachen	Bundesministerium für Gesundheit (BMG)	01/2011 bis 12/2012	Blinde und sehbehinderte Menschen	Gefahrenabsicherung, Orientierung und Komforterrhöhung durch Kontraste.	Vermittlung von Basiswissen in Form einer handlichen Broschüre in den dringendsten Anwendungsbereichen (z. B. Kontrastoptimierung bei Schildern, an Hindernissen, an Bedienelementen, an Treppen und Geländern, bei Bodenindikatoren usw.)	
12	easy going – barrierefreie Mobilität	03WWBE057 A	Technische Universität Berlin Kompetenzzentrum barrierefrei planen und bauen; easy.going Dr. Katrin Dziekan Technische Universität Berlin Fachgebiet Integrierte Verkehrsplanung	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS)	07/2008 bis 12/2010	Menschen mit Gehbeeinträchtigung (v. a. Rollstuhlnutzende), blinde und sehbehinderte Menschen	Studierende und Ausübende der Bereiche Architektur, Planung, Design, Verkehr, Kommunikation und Soziologie benötigen Kenntnisse wie beim Planen, Bauen und Gestalten barrierefreie Mobilität für alle ermöglicht werden kann. ReferentInnen aus diesen Fachgebieten zeigten Herausforderungen auf, vermitteln Erfahrungen im Herangehen an baulich-planerische Lösungen und vermitteln Knowhow zur barrierefreien Gestaltung.		
13	Barrierefreiheit im öffentlichen Verkehrsraum für seh- und hörgeschädigte Menschen	FE70.0740/20 04	STUVA e. V.	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS)	unbekannt bis 12/2008	Seh- und hörgeschädigte Menschen	Vorhandene Barrieren im öffentlichen Raum für seh- und hörgeschädigte Menschen erfassen und konkrete Lösungsvorschläge zum Abbau von Barrieren aufzeigen. Diese sollten sich	Die vorgeschlagenen Lösungen wurden anhand konkreter Positiv-Beispiele (Best Practice) veranschaulicht.	

	schen (Grossmann et al. 2007, 2008)						an dem Prinzip eines "Designs für alle" orientieren. Gesamtplanerischen Rahmenbedingungen, rechtlichen Vorgaben, Anforderungen aller Nutzer des öffentlichen Raums, wirtschaftlichen Gesichtspunkten und architektonisch-gestalterischen Belangen wurden dabei berücksichtigt.		
14	BAIM – Barrierefreie ÖV-Informationen für mobilitätseingeschränkte Personen	k. A.	Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH (Konsortialführer); HaCon Ingenieurgesellschaft mbH; IVU Traffic Technologies AG; Semantic Edge Berlin GmbH; Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH (VBB); Evangelische Stiftung Volmarstein Kompetenzzentrum Barrierefreiheit Volmarstein (KBV)	Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie	09/2005 bis 04/2008	Menschen mit Mobilitätseinschränkungen im Allgemeinen	Unterstützung der aktiven und selbstständigen Teilnahme mobilitätseingeschränkter Personen am ÖPNV. Entwicklung von ÖV-Informations- und Routingdiensten, die für alle Bevölkerungsgruppen hilfreich sind, und zwar unter Einhaltung der Vorgaben der Web-Accessibility für den Menschen (Screen Reader, Kontraste, leichte Sprache usw.).	Praktische Erprobung der entwickelten barrierefreien ÖV-Informationssysteme in den Verkehrsverbänden RMV und VBB. Die im RMV in 2011 realisierte Fahrplanauskunft ermöglicht es, für die bestehende individuelle Einschränkung detaillierte Informationen zur gesamten Reisekette zu erhalten.	
15	BAIMplus – Mobilität für Alle durch Informationen für Alle (Becker et al. 2011)	19P8002B	Evangelische Stiftung Volmarstein Kompetenzzentrum Barrierefreiheit Volmarstein (KBV); Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH (RMV), Hofheim am Taunus – (Konsortialführer); Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH (VBB); HaCon Ingenieurgesellschaft mbH; SemanticEdge GmbH; IVU Traffic Technologies AG;	Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie	07/2008 bis 12/2010	Menschen mit Mobilitätseinschränkungen, v. a. ältere Reisende	Teilnahme am ÖPNV durch eine zielgruppenorientierte Information über barrierefreie Reisemöglichkeiten mittels angepasster Informationswege und -dienste zu unterstützen bzw. zu ermöglichen.	Das Realisierungskonzept wurde exemplarisch und repräsentativ in zwei unterschiedlich strukturierten Verkehrsverbänden Internet-basiert implementiert und evaluiert; basierend auf den gewonnenen Erfahrungen wurden Richtlinien für die Umsetzung auf andere Verkehrsverbände erarbeitet und veröffentlicht.	

			Rhein-Main-Verkehrsverbund Servicegesellschaft mbH, (assoziiertes Partner)						
16	Mobilitäts-eingeschränkte Personen im ÖPNV – Analyse des derzeitigen Entwicklungsstands barrierefreier Lösungen	FE70.699/2002	STUVA e. V.; VDV	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS)	01/2002 bis 04/2003	Menschen mit Mobilitäts-einschränkung im Allgemeinen	Es wurde der hohe Entwicklungsstand barrierefreier Lösungen im deutschen ÖPNV umfassend ermittelt, bewertet und anhand einer Vielzahl praktischer Beispiele anschaulich dargestellt. Nach der Formulierung der Grundlagen des barrierefreien ÖPNV wurden die rechtlichen Rahmenbedingungen und die finanziellen Regelungen eingehend erläutert. Die verschiedenen Teilbereiche (weitreichend) barrierefreier Lösungen – Fahrzeuge, Haltestellen, Ausstattung, Information und Service etc. – wurden eingehend analysiert, aufbauend auf die Erfahrungen konkrete Empfehlungen gegeben und abschließend die Aussichten für die künftige Entwicklung des barrierefreien ÖPNV skizziert.	Die Ergebnisse des Vorhabens wurden im Jahr 2003, dem "Europäischen Jahr der Menschen mit Behinderungen", öffentlichkeitswirksam präsentiert und international verbreitet.	
17	Analyse des derzeitigen Entwicklungsstandes barrierefreier Lösungen für mobilitätseingeschränkte Personen im ÖPNV (Folgeprojekt)	70.872/2011	STUVA e. V.; VDV	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS)	09/2011 bis 03/2012	Menschen mit Mobilitäts-einschränkung im Allgemeinen	Es wurde der Entwicklungsstand von Lösungen zur Umsetzung einer umfassenden Barrierefreiheit im ÖPNV (einschließlich des SPNV) in Deutschland ermittelt, bewertet und anhand einer Vielzahl praktischer Beispiele anschaulich dargestellt. Das Vorhaben setzt auf der ersten Analyse aus dem Jahr 2003 auf (FE70.699/2002 / "Mobilitätseingeschränkte Personen im ÖPNV") und stellt	Das Projekt zeigt, wie die Mobilitätschancen mit dem ÖPNV in Deutschland für eine weiter wachsende Gruppe verbessert werden können und enthält Ansätze für eine Fortschreibung des Nationalen Aktionsplans zur Umsetzung der UN-Behindertenrechtskonvention für den Bereich ÖPNV. Die Ergebnisse wurden in einem Fachbuch „Barrierefreier ÖPNV in Deutschland“ durch den VDV/VDV-Förderkreis veröffentlicht.	Folgeprojekt zu FE70.699/2002

							insbesondere die vielfältigen und umfangreichen Entwicklungen der vergangenen 10 Jahre dar.		
18	m4guide – mobile multi-modal mobility guide	19P12012A	Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt; BLIC; DBSV; FOKUS; HaCon; IVU; Landkreis Soest; VBB; BVG; eagle eye technologies; heureka	Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie	12/2012 bis 11/2015	Blinde und sehbehindert Menschen	Entwicklung und praktische Erprobung eines durchgängigen personalisierten Reiseinformations- und Zielführungssystems, das auch von blinden und sehbehinderten Menschen in Städten genutzt werden kann.	m4guide kann als App mit einem einfach zu bedienenden Smartphone als integriertes Kommunikations- und Navigationssystem genutzt werden, das multi-modal, d. h. bei der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel, auf Fußwegen und in Gebäuden (z. B. Bahnhöfe), einsetzbar ist. Damit kann die Mobilität von Personen in einer unbekannten städtischen Umgebung deutlich erhöht werden.	Neu ist insbesondere: eine punktgenaue Ortung im Blindenstockradius; eine Ortung und Navigation auch innerhalb von Bahnhöfen und öffentlichen Gebäuden; die Berücksichtigung von Hindernissen und Gefahrenstellen
19	mAIS – mobiles Automatisches Informationshilfe-System	k. A.	Ingenieurbüro Dipl.-Ing. Hans Protschka; – Stadt Flensburg (öffentlicher Träger); MCS SH (Flensburg); Ingenieurbüro Mutzbauer (Flensburg); Motorola (Flensburg); enteraktiv (Flensburg); TU-Dresden (Prof. Dr. Weber); T-Mobile (Bonn); Stadtwerke u. Verkehrsbetriebe: KVG / VVIP (Kiel); SWN (Neumünster); ZOB GmbH (Flensburg); Autokraft (Kiel)	mAIS wurde mit Mitteln der Europäischen Union – EU und Landesmitteln aus dem e-Region PLUS Programm Schleswig-Holstein entwickelt	02/2006 bis 05/2007	Sehbehinderte, blinde hörbehinderte, gehörlose Menschen, Dyslektiker, Altersbedingt Mobilitäts-eingeschränkte Menschen sowie Menschen ohne Behinderung	Gleichstellung von älteren und behinderten Menschen mit Nichtbehinderten sowie die Einbindung dieser mobilitätseingeschränkten Personen in die moderne Informationsgesellschaft. mAIS stellt für diesen Personenkreis eine große Erleichterung im mobilen Alltag und im "Zusammenleben" mit modernen Informationsmedien dar. mAIS bietet mobilitätseingeschränkten Menschen die Möglichkeit, Informationen akustisch oder visuell durch wählbare Schriftgrößen, Schriftfarben, Hintergrundfarben oder/und durch Vorlesen mit verschiedenen Sprechgeschwindigkeiten wahrnehmen zu können.	Mit mAIS wird Menschen mit Mobilitätseinschränkung die Möglichkeit gegeben, elektronisch angezeigte Informationen – beispielsweise an Haltestellen, in Bussen und Bahnen – in einer Form auszulesen, die sie wahrnehmen können: Sei es in Textform und / oder durch eine Ansage der Abfahrtsinformation. Hauptbestandteil von mAIS ist ein modernes, handelsübliches Handy. Es dient zur Erkennung der Haltestelle, ermittelt die dort abfahrenden Busse/Linien und teilt die zur ausgewählten Linie gehörenden Abfahrtsinformationen, wie vom Nutzer gewünscht, entweder in Textform und / oder als Sprachausgabe mit.	
20	Handbuch „Barrierefreiheit im Fernbuslinienverkehr“ (Boenke et al. 2020)	82.0652/2016	STUVA e. V.; Jan Hellbusch (Accessibility Consulting, Dortmund)	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), vertreten durch die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt)	2016 bis 2018	Menschen mit Mobilitätseinschränkung im Allgemeinen	Erstellung einer leicht verständlichen und barrierefreien Broschüre mit Beispielen zu „Best Practice“, die die Umsetzung der Barrierefreiheit in der Praxis durch die Akteure fördern und unterstützen soll.	Best-Practice-Beispiele für barrierefreies Reisen mit Fernlinienbussen in Form eines Handbuchs. Das Handbuch umfasst nicht nur die gemäß § 42 PBefG geforderte Maßnahmen der Barrierefreiheit bei den Fahrzeugen, sondern bezieht zudem die Infrastruktur und den Betrieb mit ein.	

							Das Handbuch soll zur zügigen Verbreitung zielführender, praxisgerechter Lösungen beitragen und damit die Zugänglichkeit des Fernbuslinienverkehrs unter Berücksichtigung der Interessen der verschiedenen Akteure für alle Nutzergruppen nachhaltig verbessern.		
21	Untersuchung der Auswirkungen des ‚Gesetzes zur Gleichstellung behinderter Menschen (BGG) und zur Änderung anderer Gesetze‘ vom 27. April 2002 auf die Bereiche Bau und Verkehr“ (Blennemann et al. 2004b, 2004a)	70.0703/2003	STUVA e. V.; Institut für barrierefreie Gestaltung und Mobilität IbGM, Mainz	Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW)	unbekannt bis 11/2004	Menschen mit Mobilitäts-einschränkung im Allgemeinen	Gesamtziel des Forschungsvorhabens ist die umfassende und systematische Analyse der Auswirkungen des Gesetzes zur Gleichstellung behinderter Menschen und zur Änderung anderer Gesetze in den Bereichen Bau und Verkehr. Die Wirksamkeit der einzelnen Instrumente und Verfahren zur Umsetzung von Maßnahmen zur Herstellung der Barrierefreiheit ist anhand konkreter positiver, ggf. auch negativer Praxiserfahrungen zu prüfen.	Als Ergebnis wurden Akzeptanz und Praktikabilität, „best-practice“-Beispiele, aber auch eventuelle Umsetzungsprobleme, mögliche Fehlentwicklungen und offen gebliebene Fragen dargestellt. Darauf aufbauend wurden Handlungsempfehlungen zur Beibehaltung bzw. Weiterentwicklung der gesetzlichen Regelungen und weitere Vorschläge zur Umsetzung möglichst weitreichend barrierefreier Lösungen unterbreitet. Die Ergebnisse der Untersuchung sollen in den Bericht der Bundesregierung „über die Lage behinderter Menschen und die Entwicklung ihrer Teilhabe“ an die gesetzgebenden Körperschaften des Bundes bis zum 31.12.2004 einfließen.	
22	Die kostengünstig barrierefrei gestaltete kleine Verkehrsstation (VST) (Arndt et al. 2019)	97.0359/2015	Rhein-Main-Verkehrsverbund Servicegesellschaft mbH (rms GmbH), (Projektleitung); Mailänder Consult GmbH; Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH (RMV); FH Erfurt, Institut Verkehr und Raum	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI)	11/2016 bis 03/2019	Menschen mit Mobilitätseinschränkung im Allgemeinen	Die Anforderungen von betroffenen Personen an kleinen VST zu konkretisieren und geeignete, kostengünstige Lösungen in Form von Standards und Musterlösungen zur Herstellung der Barrierefreiheit an kleinen Verkehrsstationen zu entwickeln.	Im Ergebnis wurde ein Maßnahmenkatalog mit notwendigen Änderungen an bestehenden Regeln der Technik, betrieblichen Verfahren und Genehmigungsverfahren sowie ein Planungshandbuch für Planer und Bauherren erarbeitet. Die DB Station&Service AG will die Maßnahmen in ihrem Verantwortungsbereich in der nächsten Revision des Bauregelwerks für Personenbahnhöfe (Ril 813) berücksichtigen (vgl. DB AG 2021, S. 50).	
23	Guide4Blind – Neue Wege im Tourismus auch für blinde		Kreis Soest;	Guide4Blind wurde im Rahmen des NRW-EU-Programms "Regionale Wettbewerbsfähigkeit	2009 bis 2012	Blinde und sehbehinderte Menschen	Entwicklung barrierefreier Verkehrsmittelübergreifender Navigationslösungen und Freizeitangebote für	Mithilfe der Anwendung können Blinde und Sehbehinderte nun leichter am Alltag teilhaben und die Tourismusregion Soest aktiv erleben und erkunden. Den Anwendern werden so neue Wege	Das Projekt "Guide4Blind" ist Sie-

	und sehbehinderte Menschen		Gesellschaft für Wirtschaftsförderung Soest mbH; GeoMobile GmbH; eagle eye technologies GmbH; Alberding GmbH	und Beschäftigung 2007-2013" (EFRE) gefördert.			blinde und sehbehinderte Menschen zu. Benachteiligten Menschen wird so mehr Mobilität und Selbstständigkeit ermöglicht, Die Technologien, die in Guide4Blind entwickelt wurden, basieren auf einer hochgenauen Vermessung des Projektgebiets, aus der eine blindengerechte Routenführung abgeleitet wurde. Durch satellitengestützte Positionierungs- und Korrekturverfahren und innovative Mensch-Maschine-Interaktion wurde eine Navigationslösung geschaffen, die den Ansprüchen blinder und sehbehinderter Nutzer entspricht.	eröffnet, ihre Urlaubsregion über eine Routenplanung und mobile Routenführung aktiv kennen zu lernen und zu erleben. Endprodukte: Soester BusGuide; Soester CityGuide; Tandem-TourGuide usw.	ger des Tourismuswettbewerbes Erlebnis.NRW 2015.
24	Routago – Sichere Fußgänger- navigation für Blinde dank KI	k. A.	Routage	Crowdfunding	aktuell laufend	Zu Fuß gehende und Rad fahrende im Allgemeinen, auch blinde Menschen und Rollstuhlnutzende sowie Kinder	Die Navigation von Routago behandelt Fußgänger nicht wie herkömmliche Systeme als langsame Autos. Stattdessen wird auf eine echte Fußgänger- navigation gesetzt und Straßenseiten, Gehwege, Parks und Fußgängerzonen berücksichtigt. Des Weiteren führt Routago seine Nutzer zu sicheren Straßenüberquerungen an Ampeln, Zebrastreifen, Fußgängerbrücken sowie Unterführungen. Durch die Kombination von Navigation, Objekterkennung, Umgebungsinformationen und individueller Wegeverwaltung entsteht ein umfassender Mobilitätsassistent für Blinde und Sehbehinderte.	Funktionen: Anweisung per Sprache, Töne Vibration und mehr; Aufzeichnen, Speichern von oft verwendeten Wegen; Teilen von Erfahrungen mit anderen Benutzern; Identifizieren der Umgebung und Ansage von Objekten, Zielen, Points-of-Interest oder Warnung vor Hindernissen; Kontinuierliche Verbesserung der Navigation durch künstliche Intelligenz. So können z. B. Rollstuhlnutzende befahrbare Straßen und Kindern sicher Routen angezeigt werden.	(kein Forschungsvorhaben im klassischen Sinne)
25	OPENER – Offene Web- Plattform zur	k. A.	Technische Universität Chemnitz, Professur	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI)	03/2019 bis 11/2020	Menschen mit Mobilitätseinschränkung im Allgemeinen	Das Projekt OPENER verfolgte das Ziel, für die ge-	Als Ergebnis des Projekts liegt die OPENER-Beta- App als Android-App bei Google Play sowie als	

	Mitarbeit bei der Erfassung von Haltestelleninformationen zur Barrierefreiheit im Öffentlichen Nahverkehr		Schaltkreis- und Systementwurf; erkehrsverbund Mittelsachsen (VMS); Mitteldeutscher Verkehrsverbund (MDV)				forderte Datenerfassung offene und freie Erfassungstools umzusetzen, mit den Verkehrsverbänden und mit der Open-Data-Community abzustimmen sowie gemeinsam weiterzuentwickeln. Mit der freien Veröffentlichung der im Projekt entwickelten Applikationen können zukünftig freiwillige Bürgerinnen und Bürger diese Tools verwenden, um flächendeckend in Deutschland Barrierefreiheitsdaten zu erfassen.	dazugehöriger Source-Code in einem GitLab-Repository vor. Die umgesetzte Software kann zukünftig aufgrund der offenen Lizenz durch freiwillige Dritte und im Rahmen von Studierendenprojekten an der TU Chemnitz weiterentwickelt und gepflegt werden. Darüber hinaus ist ein Verbundprojekt mit Partnern aus Verkehrsverbänden, Interessengruppen und Systementwicklern geplant, das die bestehende Datenerfassung wesentlich erweitern und den Nutzen an praktischen Anwendungsfällen, wie der Beauskunftung vollständig barrierefreier Reiseketten, demonstrieren soll.	
26	Open-Data2Guide – Generierung von kontextbasierten Wayfinding-Hinweisen für Blinde anhand von offenen Gebäude-/Verkehrsdaten und Smartphone-Tiefenerkennung	VB18F1007A	contagt GmbH, Mannheim	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI)	01/2019 bis 12/2019	Blinde und sehbehinderte Menschen	Ziel war es die Machbarkeit eines technischen "Hinweisgeber"-Ansatzes für reisende Blinde zu analysieren. Für eine einfache Realisierbarkeit und hohe Kosteneffizienz sollte auf verfügbare offene Daten zurückgegriffen werden.	Im Laufe des Projekts entwickelte sich bei Anbietern in Stadtverwaltung Mannheim und Nahverkehr (RNV) ein Bewusstsein und großes Interesse für digitale Barrierefreiheit, auf das zukünftig aufgebaut werden kann.	
27	OD2Guide – Skalierbare Plattform mit akustischen Wegeleit-Hinweisen für einen barrierefreien Personennahverkehr für Blinde	19F2135A/B/C	contagt GmbH, Mannheim (Koordination); Informationstechnik meng GmbH, Birkenfeld; Evangelische Hochschule Ludwigsburg – Institut für Angewandte Forschung (IAF), Ludwigsburg	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI)	01/2021 bis 12/2023	Blinde und sehbehinderte Menschen	Ziel des Projekts OD2Guide ist die prototypische Entwicklung einer skalierbaren Audio-Wegeleit-Plattform, die einen KI-basierten Dialogsystem („Chatbot“) und einen Feedback-Kanal umfasst. Diese basiert auf einer kosteneffizienten Ortungsinfrastruktur mit leicht installierbaren Bluetooth-Funksendern („Beacons“) und um Smartphone-Tiefensensorik erweiterte Ortungsalgorithmen.	Der Audio-Chatbot unterstützt Blinde und Sehbehinderte bei der Nutzung des ÖPNV, indem vorhandene Daten (z. B. OSM, mCLOUD, BIM) und neue offene Daten zur Wegeleitung im ÖPNV barrierefrei ausgegeben werden. Letztere werden im Projekt gemeinsam mit Blinden und Sehbehinderten im Zuge von Mapathon-Events und auf Grundlage von Erweiterungen der Ortungsinfrastruktur erstellt.	Nachfolgeprojekte von OpenData2Guide

28	Elevate – Mit frei verfügbaren Aufzugsdaten barrierefreies Routing für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen ermöglichen	19F1020A	Sozialhelden e. V., Berlin	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI)	07/2017 bis 06/2018	Rollstuhlnutzende, Menschen mit Gehbeeinträchtigung, Familien mit Kinderwagen, Reisende mit Gepäck usw.	Es wurde untersucht, ob ein bundesweites Netzwerk von Dateninhabern geschaffen werden kann, um Aufzugstörungsinformationen zu erhalten und ob ein Austausch-Datenformat erarbeitet werden kann, welches die Voraussetzung für spätere technische Schnittstellen darstellt. Ermöglichung neuer Mobilitätservices und eines gesellschaftlichen Mehrwerts für mehr Inklusion in der Mobilität.	Mit Elevate wurde mehr Bewusstsein geschaffen für die Notwendigkeit der Digitalisierung von Aufzügen und seinem Mehrwert für die Gesellschaft.	
29	Elevate Delta – Aufzugsdaten branchenübergreifend verfügbar machen	19F2089A/B	Sozialhelden e. V., Berlin; Ubirch GmbH, Köln	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI)	08/2019 bis 07/2022	Rollstuhlnutzende, Menschen mit Gehbeeinträchtigung, Familien mit Kinderwagen, Reisende mit Gepäck usw.	In dem Forschungs- und Entwicklungsprojekt sollen Grundlagen geschaffen werden, um Live-Informationen von Aufzügen im öffentlichen Raum zu erschließen und zu standardisieren. Anbieter sollen damit in die Lage versetzt werden, Auskünfte zum Betriebsstatus von Aufzügen in Bahnhöfen, Bürogebäuden, Einkaufszentren und weiteren Orten des alltäglichen Lebens in bestehende Anwendungen zu integrieren.	Damit die Daten künftig in bestehende Anwendungen integriert werden, ist die Schaffung eines entsprechenden Standards notwendig, der auf einem bereits verwendeten Datenstandard aufbaut. Daher besteht das Ziel in der Erweiterung der sogenannten „Standard General Transit Feed Specifications (GTFS)“, in die die Aufzugsdaten eingebunden werden sollen. Auf diese Weise will das Projekt die größtmögliche Verbreitung der Daten sicherstellen und Personen mit Mobilitätseinschränkungen langfristig mehr Teilhabe in allen Bereichen des öffentlichen Lebens ermöglichen	
30	Per Pedes Routing – Verbesserung der Alltagsmobilität älterer und mobilitäts-eingeschränkter Personen durch Einsatz von Crowdsourcing-Ansätzen	19F2001A/B/C	Hochschule Fresenius gGmbH, Idstein und Frankfurt am Main; Technische Universität Darmstadt; DB System GmbH, Frankfurt am Main	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI)	12/2016 bis 07/2018	Menschen mit Mobilitätseinschränkung im Allgemeinen	Per Pedes Routing unterstützt Personen mit Mobilitätseinschränkungen dabei, alltägliche Wege besser bewältigen zu können. Hierfür wurden einerseits Softwarelösungen entwickelt, die ein Barriere-sensitives Fußweg-Routing ermöglichen und dabei das individuelle Leistungsprofil des Nutzers berücksichtigen.	Als Basis für das Routing wurde ferner eine Smartphone-App entwickelt, die eine automatisierte Identifikation und Klassifikation von Fußweg-Barrieren erlaubt und durch Verfolgung eines Crowdsourcing Ansatz eine sehr engmaschige Gewinnung von Barriere-Informationen ermöglicht.	

31	DELFIplus (RMS 2017)	70.0854/2012	<p>Rhein-Main-Verkehrsverbund Servicegesellschaft mbH, Frankfurt am Main (Projektleitung); Albert Speer und Partner GmbH (AS&P); Connect Fahrplanauskunft GmbH (connect); Deutsch Bahn Vertrieb GmbH (DB Vertrieb); Evangelische Stiftung Volmarstein – Forschungsinstitut Technologie und Behinderung (FTB); Fraunhofer-Institut für Verkehrs- und Infrastruktursysteme (IVI); HaCon Ingenieurgesellschaft mbH (HaCon); Hamburger Berater Team GmbH (HBT); Hamburger Hochbahn AG (HHA); Hamburger Landesarbeitsgemeinschaft für behinderte Menschen e. V. (LAG HH); lbGM Institut für barrierefreie Gestaltung und Mobilität (lbGM); IVU Traffic Technologies AG (IVU); Landesarbeitsgemeinschaft Selbsthilfe Sachsen e. V. (LAG SH Sachsen); Mentz Datenverarbeitung GmbH (mdv); Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH (NVBW); VDV-Kernapplikations GmbH & Co. KG (VDV-KA GmbH); Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH (VBB); Verkehrsverbund Oberelbe GmbH</p>	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI)	01/2013 bis 03/2017	Menschen mit Mobilitäts-einschränkung	<p>Einen bundesweit gültigen Standard für Informationen zur Barrierefreiheit zu schaffen, indem die verschiedenen vorhandenen Informationen so zu einer durchgehenden deutschlandweiten Auskunft verknüpft werden, dass ein Mehrwert für mobilitätseingeschränkte Menschen entsteht.</p> <p>So wird beispielsweise das besonders wichtige Thema Barrierefreiheit detailliert betrachtet: auf Basis der Ergebnisse vorangegangener Forschungsprojekte (BAIM, BAIMplus) werden die Informationen zur Barrierefreiheit standardisiert und ein entsprechender DELFI-Dienst prototypisch realisiert. Dabei wird auch der europäische Kontext berücksichtigt und Bezug zu den Aktivitäten von EU-SPIRIT (European travel information network) hergestellt.</p>	<p>Die elektronische Fahrplanauskunft DELFI (Durchgängige Elektronische Fahrplan-Information) bietet eine deutschlandweite und flächendeckende Verbindungsauskunft im öffentlichen Verkehr. Über ein dezentrales Netzwerk werden die Auskunftssysteme der 16 Bundesländer sowie das der Deutschen Bahn AG miteinander verknüpft und ermitteln untereinander eine durchgängige Gesamtverbindung. Das System befindet sich seit über 10 Jahren im operativen Betrieb.</p>	Erweiterung von DELFI unter besonderer Berücksichtigung mobilitätseingeschränkter Verkehrsteilnehmer
----	-------------------------	--------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------	---------------------	---------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------

			(VVO); Verkehrsverbund und Fördergesellschaft Nordhessen mbH (NVV)						
31	NAMO – Nahtlose, barrierefreie Informations- und Mobilitätsketten für ältere Menschen	16SV5683	Rhein-Main-Verkehrsverbund Servicegesellschaft mbH, Frankfurt am Main – (Konsortialführer); HaCon Ingenieurgesellschaft mbH, Hannover; IVU Traffic Technologies AG, Berlin; PTV Planung Transport Verkehr AG, Karlsruhe; Evangelische Stiftung Volmarstein – Forschungsinstitut Technologie und Behinderung (FTB), Wetter/Ruhr; Technische Universität Dortmund; Forschungsgesellschaft für Gerontologie e. V., Dortmund; ivm GmbH (Integriertes Verkehrs- und Mobilitätsmanagement Region Frankfurt Rhein-Main), Frankfurt; Stiftung Gesundheit Fördergemeinschaft e. V., Kiel	Bundesministerium für Bildung und Forschung im Förderprogramm "IKT 2020 – Forschung für Innovationen"	02/2012 bis 05/2015	Ältere Menschen	Ziel des Verbundprojektes ist es, die aktive und selbstständige Mobilität älterer Menschen im öffentlichen Raum – und damit die Teilhabe am öffentlichen Leben – zu unterstützen und zu erleichtern. Dies soll mittels innovativer Informationsdienste in intelligenter Kombination mit vorhandenen Dienstleistungsangeboten und modernen Telekommunikationsgeräten (zum Beispiel Smartphone) erreicht werden, die im Sinne eines Assistenten vor der Reise zur Reiseplanung dienen und später während der Reise als kompetenter "elektronischer Reisebegleiter" eingesetzt werden. Inhaltlicher Schwerpunkt ist die senioren gerechte Information über durchgängige, zugängliche Reiseketten von Haus zu Haus. Zur Förderung der "nahtlosen Mobilität" werden Mobilitätsangebote für Alltag und Freizeit im öffentlichen Personennahverkehr mit denen des Individualverkehrs vernetzt. Berücksichtigt werden dabei insbesondere mögliche Barrieren oder Problembereiche, wie Orientierung, Fußwege und Sicherheit.		
33	ASK-IT – Ambiente-Intelligenz-System	k. A.	Insgesamt 45 Projektpartner aus 15 Ländern (Griechenland, Spa-	Europäische Kommission im IST-Programm des 6. Rahmenprogramms.	10/2004 bis 09/2008	Menschen mit Mobilitätseinschränkung im Allgemeinen	Für Personen mit Handicap im Bereich Mobilität (Blinde, Sehbehinderte, Kör-		

	mit wissenschaftlichen und integrierten Diensten für mobilitätseingeschränkte Benutzer		nien, Deutschland, Italien, Frankreich, Großbritannien, Schweiz, Niederlande, Portugal, Rumänien, Belgien, Finland, Irland, Polen, Zypern); Projektleitung: Siemens, Spanien; technisch-wissenschaftliche Leitung: CERTH, Griechenland				perbehinderte, Kranke, Analphabeten etc.) technische Hilfsmittel, Informationsmöglichkeiten und ein Spektrum an Dienstleistungen zu entwickeln und in 7 europäischen Städten zu implementieren. Die Hilfsmittel, Informationen und Dienstleistungen sollen auch während der Reise bzw. außer Haus zur Verfügung stehen ("ambiante Intelligenz") und damit die Mobilitätsmöglichkeiten der Zielgruppen verbessern.		
34	Ride4all – Entwicklung eines integrierten und inklusiven Verkehrssystems für autonom fahrende Busse	k. A.	Kreis Soest; Regionalverkehr Ruhr-Lippe GmbH; Stadt Soest; LWL-Berufsbildungswerk Soest; Geomobile GmbH; Fraunhofer Institut für Offene Kommunikationssysteme (FOKUS); eagle eye technologies GmbH	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI)	01/2020 bis 12/2021	Menschen mit körperlichen und sensorischen Einschränkungen sowie ältere Menschen	Etablierung einer Teststrecke in den Regelbetrieb des ÖPNV unter Betrachtung gesellschaftlicher und sozialer Akzeptanz; Entwicklung einer digitalen barrierearmen Reiseassistenz und Navigationshilfe innerhalb und außerhalb des Fahrzeugs, auf dem Weg zum Fahrzeug und dem weiteren Fußweg zum gewünschten Ziel; Implementierung notwendiger Hardware in das Fahrzeug zur barrierefreien Kommunikation zwischen Fahrzeug und Fahrgast über die App „mobil info“; Betrachtung hochgenauer Geodaten im Kontext mit der Fahrzeugsensorik	Im Projekt Ride4All wurde ein autonom fahrender Bus in den Regelbetrieb des bestehenden ÖPNV-Systems der Regionalverkehr Ruhr-Lippe GmbH (RLG) und ihrer Verkehrspartner integriert. Darauf aufbauend soll die inklusive Nutzung (Nutzung durch Jedermann) autonom fahrender Busse entwickelt werden. Mit den Aspekten der barrierefreien Bedienung und Nutzung wird insbesondere das "Design for All" entwickelt, konzeptionell erfasst und evaluiert. Das Projekt entwickelt ein funktionales und digital vernetztes Mobilitätssystem, das auf der Basis von autonom fahrenden Fahrzeugen eine Erprobung und Evaluierung für Menschen mit Mobilitäts- und Sinneseinschränkungen im Alltag einer ÖPNV Struktur ermöglicht.	
35	Berücksichtigung der Belange behinderter Personen bei Ausstattung und Betrieb von Straßentunneln	FE 03.405/2005/FRB	STUVA e. V.; Institut für barrierefreie Gestaltung und Mobilität IbGM (Wagener et al. 2009)	Bundesministerium für Verkehr vertreten durch die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt)	2006-2008	Menschen mit körperlichen und sensorischen Einschränkungen	konkrete Empfehlungen zur Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes (BGG) und weiterer gesetzlicher Vorgaben in Straßentunneln unter Berücksichtigung der Anforderungen von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen	Hinweise wurden für die Fortschreibung der RABT sowie weiterer technischer Bestimmungen verwendet	

Anlage 1-5 Landesrecht (Auszüge)

7.1 Baden-Württemberg

Landes-Behindertengleichstellungsgesetz (L-BGG BW)

§ 3 (2) Barrierefrei sind Anlagen, Verkehrsmittel, technische Gebrauchsgegenstände, Systeme der Informationsverarbeitung, akustische und visuelle Informationsquellen und Kommunikationseinrichtungen sowie andere gestaltete Lebensbereiche, wenn sie für Menschen mit Behinderungen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sind. Eine besondere Erschwernis liegt auch dann vor, wenn Menschen mit Behinderungen die Mitnahme oder der Einsatz benötigter Hilfsmittel verweigert oder erschwert wird. Die Begriffsbestimmungen der Landesbauordnung für Baden-Württemberg bleiben unberührt.

§ 7 (2) Neu zu errichtende öffentliche Straßen sowie öffentlich zugängliche Verkehrsanlagen und neu zu beschaffende Beförderungsmittel im öffentlichen Personenverkehr sind nach Maßgabe der einschlägigen Rechtsvorschriften des Landes barrierefrei zu gestalten. Bei großen Umbau- oder Erweiterungsmaßnahmen sollen diese nach Maßgabe der einschlägigen Rechtsvorschriften des Landes barrierefrei gestaltet werden.

§ 12 (1) Ein nach § 13 Absatz 3 des Behindertengleichstellungsgesetzes in der jeweils geltenden Fassung anerkannter Verband oder dessen baden-württembergischer Landesverband kann, ohne in seinen Rechten verletzt zu sein, Klage nach Maßgabe der Verwaltungsgerichtsordnung oder des Sozialgerichtsgesetzes auf Feststellung eines Verstoßes gegen

1. das Benachteiligungsverbot nach § 6 Absatz 1,
2. die Verpflichtung zur Herstellung von Barrierefreiheit bei Bauvorhaben der öffentlichen Hand und im öffentlichen Personenverkehr nach § 7,
3. das Recht auf Kommunikation in der Gebärdensprache oder mit anderen Kommunikationshilfen nach § 8 Absatz 3,
4. die Verpflichtung zur Herstellung von Barrierefreiheit bei der Ausgestaltung des Schriftverkehrs nach § 9 sowie bei der Gestaltung medialer Angebote nach § 10

durch die in § 2 genannten Behörden erheben. Satz 1 gilt nicht, wenn eine Maßnahme aufgrund einer Entscheidung in einem verwaltungs- oder sozialgerichtlichen Streitverfahren erlassen worden ist.

§ 12 (2) Eine Klage ist nur zulässig, wenn der Verband durch die angegriffene Maßnahme in seinem satzungsgemäßen Aufgabenbereich berührt ist. Soweit ein Mensch mit Behinderungen selbst seine Rechte durch eine Gestaltungs- oder Leistungsklage verfolgen kann oder hätte verfolgen können, kann die Klage nach Absatz 1 nur erhoben werden, wenn der Verband geltend macht, dass es sich bei der Maßnahme um einen Fall von allgemeiner Bedeutung handelt. Dies ist insbesondere gegeben, wenn eine Vielzahl gleich gelagerter Sachverhalte vorliegt. Für Klagen nach Absatz 1 Satz 1 gelten die Vorschriften des Achten Abschnitts der Verwaltungsgerichtsordnung entsprechend mit der Maßgabe, dass es eines Vorverfahrens auch dann bedarf, wenn die angegriffene Maßnahme von einer obersten Landesbehörde erlassen worden ist.

Straßengesetz (StrG BW)

§ 9 (1) Die Straßenbaulast umfaßt alle mit dem Bau und der Unterhaltung der Straßen zusammenhängenden Aufgaben. Die Träger der Straßenbaulast haben nach ihrer Leistungsfähigkeit die Straßen in

einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden und den allgemein anerkannten Regeln des Straßenbaues entsprechenden Zustand zu bauen, zu unterhalten, zu erweitern oder sonst zu verbessern; dabei sind die sonstigen öffentlichen Belange einschließlich des Umweltschutzes sowie die Belange von Menschen mit Behinderungen und anderer Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigung mit dem Ziel, möglichst weitreichende Barrierefreiheit zu erreichen, zu berücksichtigen. Von den allgemein anerkannten Regeln des Straßenbaus kann abgewichen werden, wenn den Anforderungen auf andere Weise ebenso wirksam entsprochen wird.

§ 16 (1) Die Benutzung einer Straße über den Gemeingebrauch hinaus (Sondernutzung) bedarf der Erlaubnis. Die Erlaubnis darf nur auf Zeit oder auf Widerruf erteilt werden. Eine Erlaubnis soll nicht erteilt werden, wenn Menschen mit Behinderungen durch die Sondernutzung in der Ausübung des Gemeingebrauchs erheblich beeinträchtigt würden.

§ 16 (3) Der Erlaubnisnehmer hat Anlagen so zu errichten und zu unterhalten, dass sie den Anforderungen der Sicherheit und Ordnung sowie den anerkannten Regeln der Technik genügen. Arbeiten an der Straße bedürfen der Zustimmung der Straßenbaubehörde. Der Erlaubnisnehmer hat auf Verlangen der zuständigen Behörde die Anlagen auf seine Kosten zu ändern und alle Kosten zu ersetzen, die dem Träger der Straßenbaulast durch die Sondernutzung entstehen. Hierfür können angemessene Vorschüsse und Sicherheiten verlangt werden. Über die Leistungen nach Satz 3 und 4 entscheidet die für die Erlaubnis zuständige Behörde.

Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNVG BW)

§ 4 (8) Bei der Planung und Gestaltung der Verkehrsinfrastruktur, der Fahrzeuge und der Verkehrsangebote im öffentlichen Personennahverkehr sollen die Belange von Familien mit Kindern und von Frauen besonders berücksichtigt werden. Dies gilt auch für Personen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind; für diese Personengruppe soll der barrierefreie Zugang und in geeigneten Fällen die Beförderung in behindertengerecht ausgerüsteten Fahrzeugen vorgesehen werden.

§ 11 (3) Der Nahverkehrsplan bildet den Rahmen für die Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs. Er hat mindestens zu enthalten:

1. eine Bestandsaufnahme der vorhandenen Einrichtungen und Strukturen sowie der Bedienung im öffentlichen Personennahverkehr und dessen Verknüpfung mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes;
2. eine Bewertung der Bestandsaufnahme (Verkehrsanalyse Modal Split);
3. eine Abschätzung des im Planungszeitraum zu erwartenden Verkehrsaufkommens im motorisierten Individualverkehr und im öffentlichen Personennahverkehr (Verkehrsprognose);
4. Ziele und Rahmenvorgaben für die Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs sowie dessen Verknüpfung mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes;
5. Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen zur Verwirklichung einer möglichst weitreichenden Barrierefreiheit im öffentlichen Personennahverkehr.

7.2 Bayern

Behindertengleichstellungsgesetz (BayBGG)

Art. 10 (4) Sonstige bauliche oder andere Anlagen, öffentliche Wege, Plätze und Straßen sowie öffentlich zugängliche Verkehrsanlagen und Beförderungsmittel im öffentlichen Personennahverkehr sind nach Maßgabe der einschlägigen Rechtsvorschriften barrierefrei zu gestalten.

Art. 17 (1) Ein nach § 15 Abs. 3 BGG anerkannter Verband oder dessen bayerischer Landesverband kann, ohne in seinen Rechten verletzt zu sein, Klage nach Maßgabe der Verwaltungsgerichtsordnung (VwGO) oder des Sozialgerichtsgesetzes erheben auf Feststellung eines Verstoßes durch Träger der öffentlichen Gewalt gegen

[...]

2. die Vorschriften zur Herstellung der Barrierefreiheit in Art. 9 Abs. 1 Satz 5 des Bayerischen Straßen- und Wegegesetzes (BayStrWG), Art. 4 Abs. 3 Satz 3 und 4 des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern.

Straßen- und Wegegesetz (BayStrWG)

Art. 9 (1) Die Straßenbaulast umfaßt alle mit dem Bau und der Unterhaltung der Straße zusammenhängenden Aufgaben. Die Träger der Straßenbaulast haben nach ihrer Leistungsfähigkeit die Straßen in einem dem gewöhnlichen Verkehrsbedürfnis und den Erfordernissen der öffentlichen Sicherheit und Ordnung genügenden Zustand zu bauen und zu unterhalten. Soweit sie hierzu unter Berücksichtigung ihrer Leistungsfähigkeit außerstande sind, haben sie auf den nicht verkehrssicheren Zustand vorbehaltlich anderweitiger Maßnahmen der Straßenverkehrsbehörden durch Verkehrszeichen hinzuweisen. Beim Bau und bei der Unterhaltung der Straßen sind die Belange der älteren Menschen und Kinder zu berücksichtigen. Die Belange von Menschen mit Behinderung und von Menschen mit sonstigen Mobilitätsbeeinträchtigungen werden berücksichtigt mit dem Ziel, Barrierefreiheit ohne besondere Erschwernis zu ermöglichen, soweit nicht andere überwiegende öffentliche Belange, insbesondere solche der Verkehrssicherheit, entgegenstehen.

Art 9 (2) Beim Bau und der Unterhaltung der Straßen sind die allgemein anerkannten Regeln der Baukunst und Technik zu beachten. Dabei ist mit Grund und Boden sparsam umzugehen und die Flächeninanspruchnahme in Abwägung insbesondere mit den Notwendigkeiten der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs sowie der Schonung von Naturhaushalt und Landschaftsbild so weit wie möglich zu begrenzen.

Art. 18 (1) Die Benutzung der Straßen über den Gemeingebrauch hinaus (Sondernutzung) bedarf der Erlaubnis der Straßenbaubehörde, in Ortsdurchfahrten der Erlaubnis der Gemeinde, wenn durch die Benutzung der Gemeingebrauch beeinträchtigt werden kann. Soweit die Gemeinde nicht Träger der Straßenbaulast ist, darf sie die Erlaubnis nur mit Zustimmung der Straßenbaubehörde erteilen.

Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr (BayÖPNVG)

Art. 4 (3) Der öffentliche Personennahverkehr soll mit Fahrzeugen bedient werden, die bei der Beschaffung dem Stand der Technik und den Belangen des Umweltschutzes sowie den Anforderungen an Sicherheit, Bequemlichkeit, Verkehrsbeschleunigung und Aufwandssenkung entsprechen. Die Belange Behinderter, älterer Menschen und von Müttern mit Kindern sind bei der Beschaffung von Fahrzeugen und dem Bau oder Ausbau von Verkehrsanlagen zu berücksichtigen. Fahrzeuge sind bei Neubeschaffung und Neuherstellung, bauliche Anlagen bei Neubauten sowie großen Um- oder Erweiterungsbauten im Rahmen der technischen und wirtschaftlichen Möglichkeiten barrierefrei zu gestalten. Bestehende Fahrzeuge und Anlagen sind im Rahmen des technisch und wirtschaftlich Möglichen und der verfügbaren Stellen und Mittel umzurüsten. 5Bei der personellen und technischen Betriebsgestaltung ist dem Sicherheitsbedürfnis der Fahrgäste angemessen Rechnung zu tragen.

7.3 Berlin

Landesgleichberechtigungsgesetz (LGBG BE)

§ 4a Barrierefrei sind bauliche Anlagen, Verkehrsmittel, technische Gebrauchsgegenstände, Systeme der Informationsverarbeitung, akustische und visuelle Informationsquellen und Kommunikationseinrichtungen sowie andere gestaltete Lebensbereiche, wenn sie für Menschen mit Behinderung in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sind. Eine besondere Erschwernis liegt insbesondere auch dann vor, wenn Menschen mit Behinderung die Mitnahme oder der Einsatz benötigter Hilfsmittel verweigert oder erschwert wird.

§ 9 (1) Der öffentliche Personennahverkehr in Berlin soll so gestaltet werden, dass Menschen mit Behinderung ihn nutzen können.

§ 9 (2) Für Fahrten zur Teilhabe am Leben in der Gemeinschaft, die nicht mit dem öffentlichen Personennahverkehr durchgeführt werden können, wird für Menschen mit Behinderung ein besonderer Fahrdienst vorgehalten, auf den die Vorschriften des § 145 des Neunten Buches Sozialgesetzbuch keine Anwendung finden. Das Nähere über die Berechtigungskriterien, die Finanzierung, die Eigenbeteiligung der Nutzer und Nutzerinnen, die den Fahrdienst Betreibenden, die Beförderungsmittel und das Beförderungsggebiet regelt die für Soziales zuständige Senatsverwaltung durch Rechtsverordnung.

Straßengesetz (BerlStrG)

§ 7 (1) Träger der Straßenbaulast für die öffentlichen Straßen ist Berlin.

§ 7 (2) Die Straßenbaulast umfasst alle mit dem Bau und der Unterhaltung der öffentlichen Straßen zusammenhängenden Aufgaben, auch die Bestimmung der Art, des Umfangs und des Zeitpunkts der Herstellung. Die öffentlichen Straßen sind im Rahmen der Leistungsfähigkeit des Trägers der Straßenbaulast so zu bauen, zu unterhalten, zu erweitern, zu verbessern oder zu ändern, dass sie dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügen. Dabei sind auch die Funktion der Straße als Aufenthaltsort, das Stadtbild und die Belange des Denkmal- und Umweltschutzes, der im Straßenverkehr besonders gefährdeten Personen sowie von Menschen mit Behinderungen zu berücksichtigen. Der Träger der Straßenbaulast hat im Falle eines nicht verkehrssicheren Zustands der Straße zu veranlassen, dass bis zur Wiederherstellung des verkehrssicheren Zustands durch Anordnung von Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen eine Gefährdung der Verkehrsteilnehmer ausgeschlossen ist. Er hat ferner für eine alsbaldige Wiederherstellung des verkehrssicheren Zustands der Straße zu sorgen.

§ 7 (3) Die Träger der Straßenbaulast gewährleisten im Rahmen des Absatzes 2 Satz 2, dass kontrastreiche und taktil wahrnehmbare Orientierungshilfen in den Gehwegbelag eingebaut werden. An den Straßenkreuzungen, Straßeneinmündungen und sonstigen für den Fußgängerverkehr bestimmten Übergangsstellen soll die Auftrittshöhe in der Regel 3 Zentimeter betragen.

§ 11 (1) Jeder Gebrauch der öffentlichen Straßen, der über den Gemeingebrauch hinausgeht, ist eine Sondernutzung und bedarf unbeschadet sonstiger Vorschriften der Erlaubnis der Straßenbaubehörde.

§ 11 (2) Die Erlaubnis nach Absatz 1 soll in der Regel erteilt werden, wenn öffentliche Interessen der Sondernutzung nicht entgegenstehen. Die Erlaubnis soll versagt werden, wenn behinderte Menschen durch die Sondernutzung in der Ausübung des Gemeingebrauchs erheblich beeinträchtigt würden. Über die Erlaubnis ist, außer in den Fällen des Absatzes 3, innerhalb von drei Monaten nach Eingang des vollständigen Antrags bei der zuständigen Behörde zu entscheiden. Kann die Prüfung des Antrags in dieser Zeit nicht abgeschlossen werden, ist die Frist durch Mitteilung an den Antragsteller um einen Monat zu verlängern. Die Erlaubnis gilt als widerruflich erteilt, wenn nicht innerhalb der Frist entschieden wird.

Berliner Mobilitätsgesetz (MobG BE)

§ 1 (1) Zweck dieses Gesetzes ist die Bewahrung und Weiterentwicklung eines auf die Mobilitätsbedürfnisse in Stadt und Umland ausgerichteten und dabei stadt-, umwelt-, sozial- sowie klimaverträglich ausgestalteten, sicheren, barrierefreien Verkehrssystems als Beitrag zur individuellen Lebensgestaltung und zur inklusiven Lebensraumgestaltung sowie als unverzichtbarer Bestandteil einer funktionierenden zukunftsfähigen Metropolregion. Zweck des Gesetzes ist zudem die Gewährleistung gleichwertiger Mobilitätsmöglichkeiten in allen Teilen Berlins. Damit soll für alle Personen die Teilhabe am gesellschaftlichen Leben abgesichert werden.

§ 2 (5) Menschen mit Mobilitätseinschränkungen sind Personen, die auf Grund einer dauerhaften oder zeitweiligen motorischen, sensorischen, geistigen oder seelischen, altersbedingten oder sonstigen Form der Beeinträchtigung in Wechselwirkung mit verschiedenen, insbesondere einstellungs- und umweltbedingten, Barrieren in ihrer Mobilität eingeschränkt sind.

§ 2 (6) Barrierefrei im Sinne dieses Gesetzes sind bauliche Anlagen, Verkehrsmittel, technische Gebrauchsgegenstände, Systeme der Informationsverarbeitung, akustische und visuelle Informationsquellen und Kommunikationseinrichtungen sowie andere gestaltete Lebensbereiche, wenn sie für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen im Sinne von Absatz 5 in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe auffindbar, zugänglich und nutzbar sind. Eine besondere Erschwernis liegt insbesondere auch dann vor, wenn Menschen mit Behinderungen die Mitnahme oder der Einsatz benötigter Hilfsmittel verweigert oder erschwert wird oder ihre Reaktions-, Geh- oder Fahrgeschwindigkeit im Verkehr nicht in geeigneter Weise berücksichtigt wird.

§ 4 (2) Verkehrsinfrastruktur und Mobilitätsangebote sollen zur Gewährleistung gleichwertiger Lebensbedingungen, insbesondere für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen, barrierefrei im Sinne von § 2 Absatz 6 gestaltet werden.

§ 22 (3) Temporäre Eingriffe in die von den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes genutzte Verkehrsinfrastruktur, insbesondere durch Bauarbeiten, sind durch die Infrastrukturbetreiber, Straßenbaulastträger und Träger der jeweils die Eingriffe auslösenden Vorhaben hinsichtlich Zeitraum und Dauer so abzustimmen, dass die Behinderungen und Gefährdungen für die Nutzerinnen und Nutzer minimiert werden und eine sichere barrierefreie Führung und Nutzbarkeit auch während des Eingriffs gewährleistet ist. Gleichzeitige Eingriffe in Alternativrouten sind nach Möglichkeit zu vermeiden. Während aller Baumaßnahmen mit Auswirkungen auf das öffentliche Straßenland sollen Beschränkungen des verfügbaren Straßenraums nicht zu Lasten des Umweltverbundes erfolgen.

§ 22 (4) Zur Gewährleistung einer behinderungs- und störungsfreien Nutzbarkeit erfolgt ein regelmäßiges Monitoring der von den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes genutzten Straßeninfrastruktur inklusive der Funktionsfähigkeit der technischen Anlagen zur Verkehrslenkung sowie der Einhaltung der für die Nutzung dieser Infrastruktur maßgeblichen ordnungs- und verkehrsrechtlichen Vorgaben. Die Ergebnisse von Kontrollen der zuständigen Behörden oder die Ergebnisse der von Dritten nach vorgegebenen Standards auf Basis von Internetanwendungen übermittelten Störungsangaben sind im Internet öffentlich auf eine Weise verfügbar zu machen, die einen barrierefreien Zugriff durch internetbasierte Anwendungen ermöglicht.

§ 26 (2) Der ÖPNV soll insbesondere Wohngebiete, Arbeits- und Ausbildungsstätten, Bildungs- und Gesundheitseinrichtungen, Einkaufsgelegenheiten, Sportzentren, kulturelle und soziale Einrichtungen sowie Erholungsgebiete verkehrlich erschließen und verknüpfen. Das Strecken- und Liniennetz des ÖPNV ist unter Beachtung der längerfristigen Mobilitätsentwicklung, der nachhaltigen Wirtschaftlich-

keit und Effizienz der Infrastrukturerstellung und -nutzung sowie der Leistungserbringung an den Anforderungen der vorhandenen und potenziellen Fahrgäste auszurichten und zu entwickeln. Das ÖPNV-Angebot soll eine häufige, regelmäßige, pünktliche, schnelle, bequeme, umweltfreundliche, barrierefreie und sichere Verkehrsbedienung bieten und einen optimierten Übergang zu anderen Verkehrsmitteln im Sinne einer multimodalen Verknüpfung ermöglichen. Das Verkehrs- und Tarifangebot und die Information über dieses Angebot sind an den Bedürfnissen der Fahrgäste auszurichten.

§ 26 (3) Die Tarife für die Nutzung des ÖPNV sind einfach, nachvollziehbar und übersichtlich zu gestalten. Durch Bemessung der Höhe und der Struktur der Tarife sind einerseits die Bindung der Kundinnen und Kunden an den ÖPNV zu honorieren sowie die Zahl der Fahrgäste zu erhöhen und andererseits ist der Notwendigkeit Rechnung zu tragen, dass auch die Fahrgäste einen angemessenen Beitrag zur Finanzierung des Nahverkehrsangebots leisten. Freifahrtregelungen für bestimmte Nutzergruppen sind damit nicht ausgeschlossen. Die Bedürfnisse von Menschen mit geringem Einkommen sind zu berücksichtigen und für diese ein angemessen niedriger Beitrag zur Finanzierung des Nahverkehrsangebotes vorzusehen. Die Vertriebswege sind leicht zugänglich und barrierefrei zu gestalten und so zu konzipieren, dass der Aufwand für den Fahrausweiserwerb für die Fahrgäste minimiert wird. Alternative Formen der Finanzierung des ÖPNV insbesondere über Bürgertickets oder die Heranziehung der Nutznießer des ÖPNV sind zu prüfen.

§ 26 (7) Der ÖPNV soll die Mobilität von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen sichern und die Barrierefreiheit im Sinne des Landesgleichberechtigungsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 28. September 2006 (GVBl. S. 957), das zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 19. Dezember 2017 (GVBl. S. 695) geändert worden ist, in der jeweils geltenden Fassung, gewährleisten, sowohl hinsichtlich der Ausstattung von Fahrzeugen und fahrgastbezogener Infrastruktur als auch bei Informationen, Vertrieb und Orientierungshilfen sowie dem Betrieb und der Wartung der entsprechenden Infrastruktur. Im Nahverkehrsplan sind hierfür Standards und Maßnahmen zur Zielerreichung für den fahplanmäßigen Verkehr zu konkretisieren sowie angemessene Vorkehrungen für den Umgang mit Störungsfällen zu entwickeln. Zur Überwindung von Barrieren beziehungsweise Nutzungseinschränkungen, die der Zielerreichung entsprechend § 8 Absatz 3 des Personenbeförderungsgesetzes entgegenstehen, werden bis spätestens 31. Dezember 2021 individuelle Beförderungsangebote zur Überwindung von Barrieren beziehungsweise Nutzungseinschränkungen im Sinne angemessener Vorkehrungen entwickelt. Bei Neuanschaffungen von Fahrzeugen und Neubau von Verkehrsinfrastruktur ist die Barrierefreiheit gemäß dem anerkannten Stand der Technik zu gewährleisten; bei Umrüstungen von Fahrzeugen sowie beim Ersatz und Umbau der Verkehrsinfrastruktur oder sonstiger Einrichtungen soll eine entsprechende Gestaltung erfolgen.

§ 29 (6) Für die Berücksichtigung der Belange von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen ist mit dem Ziel der vollständigen Barrierefreiheit § 8 Absatz 3 des Personenbeförderungsgesetzes maßgeblich. Der Nahverkehrsplan konkretisiert entsprechend den Vorgaben aus § 26 Absatz 7 die dafür erforderlichen Standards, Maßnahmen und Prioritäten. Diese berücksichtigen auch Orientierungshilfen und Informationsangebote nach dem Zwei-Sinne-Prinzip, nach dem Informationen mindestens über zwei der drei Sinne (Hören, Sehen, Tasten) vermittelt werden, sowie ein ausreichendes Platzangebot für den in Satz 1 genannten Personenkreis einschließlich seiner gegebenenfalls erforderlichen Hilfsmittel zur persönlichen Mobilität. Die im Nahverkehrsplan zu setzenden Standards gewährleisten grundsätzlich eine eigenständige Auffindbarkeit, Zugänglichkeit und Nutzbarkeit des ÖPNV durch alle Fahrgäste, soweit nicht im Nahverkehrsplan in begründeten Fällen Ausnahmen benannt sind. Im Nahverkehrsplan sind zudem angemessene Vorkehrungen gemäß § 26 Absatz 7 Satz 2 festzulegen, mit denen möglichst auch im Störfall oder bei baulich oder fahrzeugseitig noch nicht hergestellter Barrierefreiheit barrierefreie Mobilitätsalternativen zur Verfügung gestellt werden sollen.

§ 29 (9) Die Beteiligung von Verkehrsunternehmen sowie die Anhörung von Verbänden ist unter Berücksichtigung der Vorgaben des Bundesrechts so auszugestalten, dass ein möglichst umfassendes Bild über die von den verschiedenen Akteuren vertretenen Interessen gewonnen wird. Der oder die Landesbeauftragte für Menschen mit Behinderungen und der Landesbeirat für Menschen mit Behinderungen sind anzuhören.

§ 31 (1) Der Nahverkehrsplan soll regeln, welche Anforderungen an Haltestellen und Stationen des ÖPNV im Interesse der Fahrgäste sowie möglichst störungsfreier Betriebsabläufe zu stellen sind. Dieses betrifft insbesondere die unbehinderte An- und Abfahrt, barrierefreie Gestaltung sowie kurze und sichere Zugangs- und Umsteigewege, gute Auffindbarkeit, Einsehbarkeit und Beleuchtung, ausreichend dimensionierte Aufstellflächen, witterungsgeschützte Warte- und Sitzmöglichkeiten sowie Vorgaben zur Fahrgastinformation.

§ 31 (2) Die öffentlichen Baulastträger sind für die barrierefreie Ausgestaltung der Haltestellen von Bus und Straßenbahn verantwortlich, soweit diese nicht in der Zuständigkeit der Verkehrsunternehmen liegen. Die konkreten Anforderungen in Umsetzung der Vorgaben aus § 26 Absatz 6 und 7 an die barrierefreie Ausgestaltung, zeitliche Vorgaben und mögliche Ausnahmen gemäß § 8 Absatz 3 des Personenbeförderungsgesetzes werden im Nahverkehrsplan definiert.

§ 50 (6) Auf Grund der Rolle des Fußverkehrs als wichtigster Zubringer für den ÖPNV sollen die Wege zu, von und beim Umsteigen zwischen den Haltestellen vorrangig entsprechend den Zielen dieses Gesetzes verbessert und an den Stand der Technik angepasst werden. Dies umfasst insbesondere Maßnahmen zur Herstellung der Barrierefreiheit zur Vermeidung von Umwegen sowie zur erstmaligen Herstellung von Fußwegeverbindungen zu ÖPNV-Haltestellen.

§ 53 Baumaßnahmen

Während aller Baumaßnahmen mit Auswirkungen auf das öffentliche Straßenland soll unter Beachtung von § 22 Absatz 3 die Führung des Fußverkehrs weitgehend ohne Umwege, ohne Wechsel der Straßenseite und barrierefrei, gewährleistet werden. Falls ein Wechsel der Straßenseite unabdingbar ist, muss eine sichere Querung gewährleistet werden. Baustellenbedingte Lichtzeichenanlagen müssen mit akustischen Signalgebern ausgestattet sein.

§ 54 (1) Die Bezirke kategorisieren und priorisieren unter Beteiligung ihrer für den Fußverkehr zuständigen Gremien gemäß § 51 Absatz 6 und mit Unterstützung der für Verkehr zuständigen Senatsverwaltung ihre bezirklichen Fußverkehrsnetze. Dabei sind die für ganz Berlin gemeinsam von den Bezirken und der für Verkehr zuständigen Senatsverwaltung zu erarbeitenden Kriterien zugrunde zu legen. Diese Kriterien werden bis zur Ertaufstellung des Fußverkehrsplans entwickelt; sie werden Bestandteil des Fußverkehrsplans. Bei der Priorisierung werden im Sinne der vorausschauenden Planung unter anderem unterschiedliche Wege- und Aufenthaltszwecke, zum Beispiel die Anbindung zum ÖPNV, zu Stadtteilzentren, zu Grün- und Freiflächen, zu Bildungs- und Senioreneinrichtungen und zu weiteren sozialen Einrichtungen sowie unterschiedliche Nutzergruppen vorrangig mobilitätseingeschränkte, blinde und sehbehinderte Menschen, Seniorinnen und Senioren sowie Kinder berücksichtigt. Netze und Bereiche, für die bei der Kategorisierung und Priorisierung eine besondere Bedeutung für den aktuellen, aber auch zukünftigen Fußverkehr festgestellt wird, gelten als Vorrangnetz im Sinne von § 24 Absatz 2.

§ 55 Querungen

(3) Die mögliche Verlängerung von Grünphasen auf Anforderung für Blinde und Sehbehinderte soll auch den Bedürfnissen von Gehbehinderten angepasst werden.

(4) Grundsätzlich sollen in ausreichend geringen Abständen barrierefreie Querungsmöglichkeiten zur Verfügung stehen, die sicher genutzt werden können. Dabei sollen insbesondere die unterschiedlichen Anforderungen berücksichtigt werden, die sich infolge der Nutzung verschiedener Hilfsmittel ergeben. Um den unterschiedlichen Anforderungen gerecht zu werden, sollen künftig grundsätzlich Doppelquerungen realisiert werden.

[...]

(7) Bei Neubau oder Erneuerung von Lichtzeichenanlagen ist dafür Sorge zu tragen, dass alle sich an demselben Knotenpunkt befindlichen Lichtzeichenanlagen einheitlich nutzbare Vorrichtungen für blinde und sehbehinderte Personen haben. Die flächendeckende Ausrüstung aller Lichtsignalanlagen mit Blindenakustik und Vibrationstastern soll bis 2030 gewährleistet werden.

(8) Endet ein straßenbegleitender Gehweg auf einer Seite der Fahrbahn, so soll dort eine direkte, sichere und barrierefreie Querungsmöglichkeit eingerichtet werden.

(9) Bei Neubau und Erneuerung von Einmündungen ohne starken Fahrzeugverkehr sollen für den Fußverkehr niveaugleiche Gehwegüberfahrten geschaffen werden. Die Erkennbarkeit für Blinde und Sehbehinderte durch taktile Elemente muss gewährleistet sein.

(10) Bei der Neueröffnung sozialer Einrichtungen soll stets geprüft werden, inwiefern temporäre Querungshilfen bis zur Einrichtung von dauerhaften Querungshilfen eingerichtet werden können.

§ 57 (3) Das Land Berlin soll die Verfügbarkeit eines geeigneten Navigationssystems gewährleisten, das die Teilnahme am Fußverkehr in Verknüpfung mit dem ÖPNV für mobilitätseingeschränkte Menschen, insbesondere für blinde und sehbehinderte Personen, möglichst einfach und sicher gestaltet. Bei der Weiterentwicklung sind Menschen mit Mobilitätseinschränkungen in geeigneter Weise zu beteiligen.

7.4 Brandenburg

Behindertengleichstellungsgesetz (BbgBGG)

§ 3 (3) Barrierefreiheit liegt vor, wenn bauliche und sonstige Anlagen, Verkehrsmittel, technische Gebrauchsgegenstände, Systeme der Informationsverarbeitung, akustische und visuelle Informationsquellen und Kommunikationseinrichtungen sowie andere gestaltete Lebensbereiche für Menschen mit Behinderungen in der allgemein üblichen Weise ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sind. Eine besondere Erschwernis liegt auch dann vor, wenn Menschen mit Behinderungen die Mitnahme oder der Einsatz benötigter Hilfsmittel verweigert oder erschwert wird.

Straßengesetz (BbgStrG)

§ 9 (1) Die Straßenbaulast umfasst alle mit dem Bau und der Unterhaltung der Straßen zusammenhängenden Aufgaben. Die Träger der Straßenbaulast haben nach ihrer Leistungsfähigkeit die Straßen in einem den regelmäßigen Verkehrsbedürfnissen genügenden Zustand zu bauen, zu unterhalten, zu erweitern, umzugestalten oder sonst zu verbessern. Dabei sind die allgemein anerkannten Regeln der Technik, die Belange des Fußgänger-, Rad- und Behindertenverkehrs, des öffentlichen Personennahverkehrs, des Wirtschaftsverkehrs, des Umweltschutzes und der Stadtentwicklung sowie insbesondere der Schutz von Leben und Gesundheit der Menschen, auch bei Bundesfernstraßen, angemessen zu berücksichtigen. Den Anforderungen und Bedürfnissen von Frauen und Männern jeden Alters ist beim Bau und der Unterhaltung von Straßen Rechnung zu tragen. Zur Straßenbaulast gehören nicht die Beleuchtung, die Reinigung, das Schneeräumen und das Streuen bei Schnee- und Eisglätte.

§ 18 (1) Die Benutzung der Straße über den Gemeingebrauch hinaus ist Sondernutzung. Sie bedarf der Erlaubnis der Straßenbaubehörde, in Ortsdurchfahrten der Erlaubnis der Gemeinde. Soweit die Gemeinde nicht Träger der Straßenbaulast ist, darf sie die Erlaubnis nur mit Zustimmung der Straßenbaubehörde erteilen. Die Gemeinde kann durch Satzung bestimmte Sondernutzungen in den Ortsdurchfahrten und in den Gemeindestraßen von der Erlaubnispflicht befreien und die Ausübung regeln. Soweit die Gemeinde nicht Träger der Straßenbaulast ist, bedarf die Satzung der Zustimmung der Straßenbaubehörde.

Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNVG BB)

§ 7 (1) Das für Verkehr zuständige Mitglied der Landesregierung stellt im Benehmen mit dem für Infrastruktur zuständigen Ausschuss des Landtages einen Landesnahverkehrsplan für den Schienenpersonennahverkehr und landesbedeutsame Verkehrslinien anderer Verkehrsträger des öffentlichen Personennahverkehrs auf. Der Landesnahverkehrsplan ist in Abstimmung mit den Aufgabenträgern des kommunalen öffentlichen Personennahverkehrs vorzubereiten. Bei seiner Aufstellung sollen die Beauftragten der Landesregierung für Gleichstellung und für die Belange der Menschen mit Behinderung angehört werden.

§ 7 (3) Bei der Aufstellung des Landesnahverkehrsplanes sollen besonders berücksichtigt werden:

1. die Erfordernisse der Raumordnung und der Bauleitplanung,
2. die Ziele und Grundsätze nach § 2 sowie die besondere Bedeutung einer verkehrsgerechten Zuordnung und Anbindung der Schulen im Sinne von § 2 Abs. 3,
3. die Belange behinderter und anderer Menschen in Hinblick auf die Erreichung einer möglichst weitreichenden Barrierefreiheit bei der Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs.

§ 7 (5) Der Landesnahverkehrsplan muss Angaben enthalten über erforderliche Maßnahmen und zeitliche Vorgaben zur Erreichung des Zieles, für behinderte und andere Menschen eine möglichst weitreichende Barrierefreiheit für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs herzustellen, und soweit erforderlich zur Umsetzung des Zieles einer vollständig barrierefreien Nutzung des Systems des öffentlichen Personennahverkehrs gemäß § 8 Absatz 3 des Personenbeförderungsgesetzes.

§ 10 (3) Die kommunalen Aufgabenträger erhalten vom Land zusätzlich zu dem Betrag nach Absatz 2 Satz 1 für das Jahr 2017 einen Betrag von 1 Million Euro und für die Jahre 2018 bis 2022 einen Betrag von 2 Millionen Euro jährlich. Die kommunalen Aufgabenträger von Verkehren gemäß § 4 Absatz 1 und 3 des Personenbeförderungsgesetzes erhalten vom Land zusätzlich für das Jahr 2017 einen Betrag von 2 Millionen Euro, für das Jahr 2018 einen Betrag von 8 Millionen Euro, für das Jahr 2019 einen Betrag von 9 Millionen Euro und für die Jahre 2020 bis 2022 einen Betrag von jeweils 6 Millionen Euro. Die Mittel nach den Sätzen 1 und 2 sind für Investitionen zur Herstellung der Barrierefreiheit nach § 3 Absatz 3 des Brandenburgischen Behindertengleichstellungsgesetzes zu verwenden.

ÖPNV-Finanzierungsverordnung (ÖPNVfV BB)

§ 1a (1a) Die Zuweisungen nach § 10 Absatz 3 des ÖPNV-Gesetzes sind durch die kommunalen Aufgabenträger für investive Zwecke zur Herstellung der Barrierefreiheit nach § 3 Absatz 3 des Brandenburgischen Behindertengleichstellungsgesetzes einzusetzen.

§ 5 Ein vereinfachter Nachweis der kommunalen Aufgabenträger über die Entwicklungen ihres übrigen öffentlichen Personennahverkehrs muss mindestens folgenden Inhalt haben: ... 2a. Einen detaillierten Nachweis über die Verwendung der nach § 10 Absatz 3 des ÖPNV-Gesetzes zugewiesenen Mittel für investive Zwecke zur Herstellung der Barrierefreiheit jeweils gesondert für jedes Investitionsvorhaben.

7.5 Bremen

Behindertengleichstellungsgesetz (BremBGG)

§ 5 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 Menschen mit Behinderungen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe auffindbar, zugänglich und nutzbar sind. Hierbei ist die Nutzung behinderungsbedingt notwendiger Hilfsmittel zulässig.

§ 8 (5) Sonstige bauliche oder andere Anlagen der Träger öffentlicher Gewalt, öffentliche Wege, Plätze und Straßen sowie öffentlich zugängliche Verkehrsanlagen und Beförderungsmittel im öffentlichen Personenverkehr sind nach Maßgabe der einschlägigen Rechtsvorschriften barrierefrei zu gestalten.

§ 20 (1) Einem nach Absatz 4 anerkannten Verband steht, ohne in seinen Rechten verletzt zu sein, der gerichtliche Rechtsweg nach Maßgabe der Verwaltungsgerichtsordnung oder des Sozialgerichtsgesetzes offen, zur Feststellung eines Verstoßes gegen: ... 2. die Vorschriften des Landesrechts zur Herstellung der Barrierefreiheit in § 9 Absatz 1 des Bremischen Tageseinrichtungs- und Kindertagespflegegesetzes, § 34 Absatz 1 Satz 3 und 4 der Bremischen Landeswahlordnung, § 16 Absatz 1 und 2 Satz 1 bis 4 der Wahlordnung zum Bremischen Personalvertretungsgesetz, § 9 Absatz 3 und 4 der Wahlordnung zur Wahl der Frauenbeauftragten, § 10 Absatz 1 Satz 2 Halbsatz 2 und § 20 Absatz 1 Satz 2 des Bremischen Landesstraßengesetzes oder § 4 Absatz 3 Satz 2 des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Bremen.

Landesstraßengesetz (BremLStrG)

§ 10 (1) Die Straßenbaulast umfasst alle mit dem Bau und der Unterhaltung der Straßen zusammenhängenden Aufgaben. Die Träger der Straßenbaulast haben nach ihrer Leistungsfähigkeit die Straßen so zu bauen, zu unterhalten, zu erweitern oder zu verbessern, dass sie dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügen. Umweltgüter dürfen dabei nur soweit in Anspruch genommen und die Umwelt nur soweit belastet werden, wie dies zur Sicherstellung des öffentlichen Verkehrsbedürfnisses und der Verkehrssicherheit erforderlich ist. Die sonstigen öffentlichen Belange einschließlich der Belange behinderter und anderer Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigung sind angemessen zu berücksichtigen mit dem Ziel, möglichst weitreichende Barrierefreiheit zu erreichen. Die Träger der Straßenbaulast haben auf einen nicht verkehrssicheren Straßenzustand hinzuweisen, es sei denn, die Straßenverkehrsbehörde trifft weitergehende Anordnungen.

§ 18 (1) Der Gebrauch der Straße über den Gemeingebrauch hinaus (Sondernutzung) bedarf der Erlaubnis. Eine Erlaubnis soll nicht erteilt werden, wenn behinderte Menschen durch die Sondernutzung in der Ausübung des Gemeingebrauchs erheblich beeinträchtigt werden.

Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr (BremÖPNVG)

§ 4 (3) Der öffentliche Personennahverkehr soll mit Fahrzeugen bedient werden, die bei der Beschaffung den Anforderungen an Sicherheit und Bequemlichkeit genügen sowie den Belangen der Barrierefreiheit, des Klima- und Umweltschutzes und dem Stand der Technik entsprechen. Den besonderen Bedürfnissen einzelner Nutzergruppen, insbesondere den Belangen von in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen, ist bei der Beschaffung von Fahrzeugen sowie bei der Planung und Ausgestaltung von Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs in geeigneter Weise Rechnung zu tragen.

§ 10 (3) Die nicht für die in Absatz 2 genannten Zwecke verwendeten Finanzmittel des Landes Bremen werden für Zwecke der Investitionsförderung nach Maßgabe von Absatz 4 und zur weiteren Förderung

des öffentlichen Personennahverkehrs nach Maßgabe von Absatz 5 eingesetzt. Ihre Verwendung muss den in diesem Gesetz benannten Zielen dienen, insbesondere sind die Anforderungen an die Barrierefreiheit zu gewährleisten. Ein Rechtsanspruch auf die Finanzhilfen besteht nicht.

§ 10 (6) Die den Stadtgemeinden nach Absatz 1 zugewiesenen Mittel sind für die Zwecke entsprechend der Absätze 4 und 5 zur Weiterentwicklung und Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs zu verwenden. Ihre Verwendung muss den in diesem Gesetz benannten Zielen dienen, insbesondere sind die Anforderungen an die Barrierefreiheit zu gewährleisten. Die Verwendung der Mittel für die vorgenannten Zwecke ist dem Land unter Angabe der jeweiligen Maßnahme und hierfür jeweils aufgewendeten Mittel in Form einer Übersicht zu bestätigen.

7.6 Hamburg

Behindertengleichstellungsgesetz (HmbBGG)

§ 5 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 Menschen mit Behinderungen in der allgemein üblichen Weise ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne besondere Hilfe auffindbar, zugänglich, verständlich und nutzbar sind. Hierbei ist die Nutzung persönlicher Hilfsmittel zulässig.

§ 7 (5) Neu zu errichtende öffentliche Straßen, Wege und Plätze sowie öffentlich zugängliche Verkehrsanlagen sind nach Maßgabe der einschlägigen Rechtsvorschriften barrierefrei zu gestalten. Weitergehende Vorschriften bleiben unberührt.

§ 13 (1) Ein nach § 15 Absatz 3 BGG anerkannter Verband sowie dessen Hamburger Landesverband kann, ohne in seinen Rechten verletzt zu sein, nach Maßgabe der jeweils geltenden Prozessordnungen Klage erheben auf Feststellung eines Verstoßes der Träger öffentlicher Gewalt oder der juristischen Personen nach § 2 Absatz 1 Nummer 2 gegen

[...]

2. die Verpflichtung zur Herstellung von Barrierefreiheit nach § 7 Absätze 1 und 5,

Wegegesetz (HWG)

§ 13 (1) Die Wegebaulast umfasst alle mit dem Bau und der Unterhaltung der öffentlichen Wege zusammenhängenden Aufgaben. Bei öffentlichen Wegen auf Hochwasserschutzanlagen umfasst die Wegebaulast auch die Pflicht zur Beseitigung von Schäden an den Hochwasserschutzanlagen, die durch die Benutzung des Weges entstehen.

§ 13 (2) Art, Umfang und Zeitpunkt der ersten Anlage sowie des Ausbaues eines öffentlichen Weges bestimmt die Wegeaufsichtsbehörde.

§ 13 (3) Die öffentlichen Wege sind im Rahmen der Leistungsfähigkeit der Trägerin der Wegebaulast in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand zu unterhalten. Soweit die Trägerin der Wegebaulast unter Berücksichtigung seiner Leistungsfähigkeit zu einer solchen Unterhaltung außer Stande ist, ist der Weg durch Warnzeichen zu kennzeichnen.

§ 13 (4) Erfordert die regelmäßige Benutzung eines öffentlichen Weges durch bestimmte am Verkehr teilnehmende Personen besondere, für den allgemeinen Verkehr nicht erforderliche bauliche Maßnahmen, Anlagen oder Zeichen, so kann die Trägerin der Wegebaulast verlangen, dass der Benutzer die Mehrkosten für die Herstellung und Unterhaltung erstattet. Das gilt insbesondere für Verkehrsarten im

Sinne des § 2 Absatz 1 Nummern 1 bis 3 des Personenbeförderungsgesetzes oder für Fahrzeuge, die wegen ihrer Bauart, ihrer Abmessungen oder ihres Gewichtes für ausnahmsweise zugelassen sind (§ 70 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung in der Fassung vom 28. September 1988 [Bundesgesetzblatt I Seite 1797], zuletzt geändert am 19. Juni 1996 [Bundesgesetzblatt I Seiten 885, 886]). Die Wegeaufsichtsbehörde kann durch öffentlich-rechtliche Verträge Vereinbarungen über die Ablösung derartiger Kosten treffen.

§ 13 (5) Absatz 4 gilt entsprechend, wenn im Interesse und auf Antrag der Anliegerinnen und Anlieger oder sonstiger Interessenten besondere bauliche Maßnahmen an öffentlichen Wegen durchgeführt werden.

§ 19 (1) Jede Benutzung der öffentlichen Wege, die ihren Gebrauch durch andere dauernd ausschließt oder in den Wegekörper eingreift oder über die Teilnahme am allgemeinen öffentlichen Verkehr (Gemeingebrauch) oder den Anliegergebrauch hinausgeht, ist Sondernutzung. Sie bedarf der Erlaubnis der Wegeaufsichtsbehörde. Ein Anspruch auf die Erlaubnis oder auf eine erneute Erteilung der Erlaubnis besteht nicht. Sie kann erteilt werden, wenn

1. die Sicherheit des Verkehrs nicht eingeschränkt und die Leichtigkeit des Verkehrs nicht unverhältnismäßig beeinträchtigt wird,
2. der Gemeingebrauch entweder nicht unverhältnismäßig eingeschränkt oder nicht für unverhältnismäßige Dauer ausgeschlossen wird und
3. insbesondere Wegeb Bestandteile, Maßnahmen der Wegebaulast, die Umgebung oder die Umwelt, städtebauliche oder sonstige öffentliche Belange einschließlich der Erzielung von öffentlichen Einnahmen auf Grund der Wegenutzung und die öffentlichen oder privaten Rechte Dritter nicht unverhältnismäßig beeinträchtigt werden.

Hamburg hat kein ÖPNVG

7.7 Hessen

Behindertengleichstellungsgesetz (HessBGG)

§ 3 (1) 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 Menschen mit Behinderungen in der allgemein üblichen Weise ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe auffindbar, zugänglich und nutzbar sind und über die Auffindbarkeit, Zugänglichkeit und Nutzbarkeit verständlich informiert wird.

§ 10 (4) Die Anforderungen an die Barrierefreiheit sonstiger baulicher oder anderer Anlagen, öffentlicher Wege, Plätze und Straßen sowie öffentlich zugänglicher Verkehrsanlagen und Beförderungsmittel im öffentlichen Personennahverkehr richten sich nach den für den jeweiligen Bereich gültigen Rechtsvorschriften.

§ 17 (1) 1 Ein nach § 15 Abs. 3 des Behindertengleichstellungsgesetzes anerkannter Verband oder dessen hessischer Landesverband kann, ohne in seinen Rechten verletzt zu sein, Klage nach Maßgabe der Verwaltungsgerichtsordnung oder des Sozialgerichtsgesetzes erheben auf Feststellung eines Verstoßes durch Träger der öffentlichen Gewalt nach § 9 Abs. 1 Satz 1 gegen ... 2. die Vorschriften zur Herstellung der Barrierefreiheit im Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen vom 1. Dezember 2005 (GVBl. I S. 786), zuletzt geändert durch Gesetz vom 24. Mai 2018 (GVBl. S. 182).

Straßengesetz (HStrG)

§ 9 (1) Die Straßenbaulast umfasst alle mit dem Bau und der Unterhaltung der Straßen zusammenhängenden Aufgaben. 2Die Träger der Straßenbaulast haben nach ihrer Leistungsfähigkeit die Straßen in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis entsprechenden Zustand zu bauen, auszubauen und zu unterhalten; dabei sind die sonstigen öffentlichen Belange einschließlich des Umweltschutzes sowie Behinderter und anderer Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigungen mit dem Ziel, möglichst weitreichende Barrierefreiheit zu erreichen, zu berücksichtigen. 3Soweit sie hierzu unter Berücksichtigung ihrer Leistungsfähigkeit außer Stande sind, haben die Straßenbaubehörden auf den nicht verkehrssicheren Zustand vorbehaltlich anderweitiger Anordnungen der Straßenverkehrsbehörden durch Warnzeichen hinzuweisen.

§ 16 (1) Der Gebrauch der öffentlichen Straßen über den Gemeingebrauch hinaus (Sondernutzung) bedarf der Erlaubnis der Straßenbaubehörde. Die Erlaubnis soll nicht erteilt werden, wenn behinderte Menschen durch die Sondernutzung in der Ausübung des Gemeingebrauchs erheblich beeinträchtigt würden.

Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNVG HE)

§ 4 (6) Die Fahrzeuge, die baulichen Anlagen und die Fahrgastinformationen sollen so gestaltet werden, dass sie die Belange behinderter und anderer Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigung berücksichtigen und den Anforderungen an die Barrierefreiheit so weit wie möglich entsprechen.

§ 14 (4) Die Nahverkehrspläne sollen mindestens enthalten: ... 5. Aussagen zur barrierefreien Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrsangebots nach § 8 Abs. 3 Satz 3 des Personenbeförderungsgesetzes,

7.8 Mecklenburg-Vorpommern

Landesbehindertengleichstellungsgesetz (LBGG M-V)

§ 6 Barrierefrei sind bauliche und sonstige Anlagen, Verkehrsmittel, technische Gebrauchsgegenstände, Systeme der Informationsverarbeitung, akustische und visuelle Informationsquellen, Kommunikationseinrichtungen sowie andere gestaltete Lebensbereiche, wenn sie für Menschen mit Behinderungen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sind.

§ 8 (2) Sonstige bauliche oder andere Anlagen, öffentliche Wege, Plätze und Straßen sowie öffentlich zugängliche Verkehrsanlagen und Beförderungsmittel im öffentlichen Personennahverkehr sind nach Maßgabe der einschlägigen Rechtsvorschriften barrierefrei zu gestalten.

§ 15 (1) 1Ein nach § 13 des Behindertengleichstellungsgesetzes vom 27. April 2002 (BGBl. I S. 1467, 1468), das zuletzt durch Artikel 12 des Gesetzes vom 19. Dezember 2007 (BGBl. I S. 3024) geändert worden ist, anerkannter Verband, dessen Mecklenburg-Vorpommerscher Landesverband oder ein nach Absatz 5 anerkannter Verband kann, ohne in seinen Rechten verletzt zu sein, bei dem zuständigen Träger öffentlicher Aufgaben im Sinne des § 2 Abs. 1 die Feststellung beantragen, dass dieser gegen ... 2. seine Verpflichtung zur Herstellung der Barrierefreiheit nach §§ 8, 11 Abs. 2, § 12 Abs. 1 oder § 13 Abs. 1 und 2 verstoßen hat.

Straßen- und Wegegesetz (StrWG - MV)

§ 11 (2) Beim Neu- oder Ausbau von öffentlichen Straßen sollen die Belange der Kinder, der Personen mit Kleinkindern sowie der behinderten und alten Menschen im Rahmen der technischen und wirtschaftlichen Möglichkeiten sowie der verfügbaren Mittel mit dem Ziel berücksichtigt werden, eine

möglichst weit reichende Barrierefreiheit zu erreichen, soweit nicht überwiegende andere öffentliche Belange, insbesondere Erfordernisse der Verkehrssicherheit, entgegenstehen.

Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNVG M-V)

§ 2 (6) Bei der Planung und Gestaltung der Verkehrsinfrastruktur und der Angebote im ÖPNV sind die spezifischen Belange von Frauen, Kindern, alten Menschen, Fahrradfahrern und insbesondere von Personen mit Mobilitätseinschränkungen zu berücksichtigen. Neu in Dienst gestellte Fahrzeuge und neu zu errichtende bauliche Anlagen sollen im Rahmen der technischen Möglichkeiten barrierefrei zugänglich und ausgestattet sein. Vorhandene Fahrzeuge, bauliche Anlagen und wesentliche Um- und Erweiterungsbauten sollen im Rahmen der technischen und wirtschaftlichen Möglichkeiten sowie der verfügbaren Mittel barrierefrei gestaltet werden.

7.9 Niedersachsen

Behindertengleichstellungsgesetz (NBGG)

§ 2 (3) 1Barrierefrei sind bauliche und sonstige Anlagen, Verkehrsmittel, technische Gebrauchsgegenstände, Systeme der Informationsverarbeitung, akustische und visuelle Informationsquellen und Kommunikationseinrichtungen sowie andere gestaltete Lebensbereiche, wenn sie für Menschen mit Behinderungen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe auffindbar, zugänglich und nutzbar sind. 2Hierbei ist die Nutzung behinderungsbedingt notwendiger Hilfsmittel zulässig.

§ 7 (2) Sonstige öffentliche bauliche oder andere Anlagen, öffentliche Wege, Plätze und Straßen sowie öffentlich zugängliche Verkehrsanlagen und Verkehrsmittel im öffentlichen Personenverkehr sind barrierefrei zu gestalten, soweit dies durch Rechtsvorschrift vorgegeben ist.

§ 9 Websites und mobile Anwendungen → Abs. 1 S. 4: Einrichtungen des öffentlichen Rechts sind auch juristische Personen des privaten Rechts, wie etwa in einer solchen Rechtsform organisierte Krankenhäuser, Pflegedienste und Unternehmen des öffentlichen Personennahverkehrs, wenn sie die Voraussetzungen nach den Sätzen 2 und 3 erfüllen.

§ 13 (1) 1Ein nach § 15 Abs. 3 BGG anerkannter Verband oder dessen niedersächsischer Landesverband kann, ohne die Verletzung in eigenen Rechten geltend zu machen, nach Maßgabe der Verwaltungsgerichtsordnung oder des Sozialgerichtsgesetzes Klage erheben auf Feststellung eines Verstoßes gegen das Benachteiligungsverbot nach § 4 Abs. 2 und die Verpflichtung zur Herstellung der Barrierefreiheit nach § 6 Abs. 1, § 7 oder 8.

Straßengesetz (NStrG)

§ 46 a Straßen sind entsprechend der finanziellen Leistungsfähigkeit des Baulastträgers so auszubauen, dass

1. die Bedürfnisse blinder und sehbehinderter Menschen durch Orientierungshilfen und
2. die Bedürfnisse von Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigungen durch barrierefreie Gehwegübergänge berücksichtigt werden.

§ 18 a (1) Unbeschadet der sonstigen straßenrechtlichen Bestimmungen zur Sondernutzung an Straßen kann die Gemeinde zum Zweck der Nutzung als Stellflächen für stationsbasiertes Carsharing dazu geeignete Flächen einer Gemeindestraße oder einer Ortsdurchfahrt im Zuge einer Landes- oder Kreisstraße bestimmen. § 2 Nrn. 1, 2 und 4 des Carsharinggesetzes (CsgG) vom 5. Juli 2017 (BGBl. I S. 2230),

geändert durch Artikel 328 der Verordnung vom 19. Juni 2020 (BGBl. I S. 1328), gilt entsprechend. Soweit die Gemeinde in der Ortsdurchfahrt nicht Träger der Straßenbaulast ist, darf sie die Flächen nur mit Zustimmung des Trägers der Straßenbaulast bestimmen. Die Flächen sind so zu bestimmen, dass die Funktion der Straße, die Belange des öffentlichen Personennahverkehrs sowie der Stadtentwicklung und Raumordnung nicht beeinträchtigt werden, die Barrierefreiheit gewährleistet wird und die Anforderungen an die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs gewahrt sind.

Nahverkehrsgesetz (NNVG)

§ 2 (4) Die Aufgabenträger (§ 4) sollen bei der Ausgestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs folgende Zielsetzungen berücksichtigen: ... 3. Die Fahrzeuge sollen umweltverträglich und bequem sein. Bei Planung, Bau, Ausbau und Umbau von Verkehrsanlagen und bei der Fahrzeugbeschaffung sind die besonderen Bedürfnisse einzelner Nutzergruppen, insbesondere die Bedürfnisse von Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigungen, älteren Menschen, Kindern und Personen mit Kindern, angemessen zu berücksichtigen. Die öffentlichen Zuwendungsgeber werden aufgefordert, Maßnahmen vorrangig zu fördern, die den besonderen Bedürfnissen dieser Nutzergruppen entsprechen.

7.10 Nordrhein-Westfalen

Behindertengleichstellungsgesetz (BGG NRW)

§ 4 (1) Die Erreichung von Barrierefreiheit für Menschen mit Behinderungen ist ein zentrales Ziel dieses Gesetzes, das von den Trägern öffentlicher Belange im Rahmen ihrer Zuständigkeit zu verwirklichen ist. Barrierefreiheit im Sinne dieses Gesetzes ist die Auffindbarkeit, Zugänglichkeit und Nutzbarkeit der gestalteten Lebensbereiche für alle Menschen. Die Auffindbarkeit, der Zugang und die Nutzung müssen für Menschen mit Behinderungen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe möglich sein. Hierbei ist die Nutzung persönlicher Hilfsmittel zulässig.

§ 4 (2) Zu den gestalteten Lebensbereichen gehören insbesondere bauliche und sonstige Anlagen, die Verkehrsinfrastruktur, Beförderungsmittel im Personennahverkehr, technische Gebrauchsgegenstände, Systeme der Informationsverarbeitung, akustische und visuelle Informationsquellen sowie Kommunikationseinrichtungen. Zur Auffindbarkeit, Zugänglichkeit und Nutzbarkeit gehört auch die Gewährleistung der Verständlichkeit von Informationen.

§ 6 (1) Ein nach § 13 des Behindertengleichstellungsgesetzes anerkannter Verband oder dessen nordrhein-westfälischer Landesverband kann, ohne dass ihm dadurch eigene Rechte verliehen würden, gegen einen zuständigen Träger öffentlicher Belange sowie im Fall von § 10 und § 10b gegen eine öffentliche Stelle des Landes Klage erheben wegen eines Verstoßes gegen ... 2. die Verpflichtung zur Herstellung der Barrierefreiheit nach den §§ 7 bis 10 und § 10b.

§ 7 (1) Bauliche Anlagen, öffentliche Wege, Plätze, Straßen sowie öffentlich zugängliche Verkehrsanlagen und Beförderungsmittel sowie sonstige Anlagen im Sinne von § 4 Absatz 2 sind nach Maßgabe der geltenden Rechtsvorschriften barrierefrei zu gestalten.

Straßen- und Wegegesetz (StrWG NRW)

§ 9 (2) Beim Bau und bei der Unterhaltung der Straßen sind die allgemein anerkannten Regeln der Technik, die Belange des Umweltschutzes, des Städtebaus, des öffentlichen Personennahverkehrs, der im Straßenverkehr besonders gefährdeten Personengruppen sowie des Rad- und Fußgängerverkehrs angemessen zu berücksichtigen. Die Belange von Menschen mit Behinderung und anderer Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigung sind mit dem Ziel zu berücksichtigen, möglichst weitgehende Barrierefreiheit zu erreichen.

§ 18 (1) Die Benutzung der Straßen über den Gemeingebrauch hinaus ist unbeschadet des § 14a Abs. 1 Sondernutzung. Die Sondernutzung bedarf der Erlaubnis der Straßenbaubehörde. In Ortsdurchfahrten bedarf sie der Erlaubnis der Gemeinde; soweit die Gemeinde nicht Träger der Straßenbaulast ist, darf sie die Erlaubnis nur mit Zustimmung der Straßenbaubehörde erteilen. Eine Erlaubnis soll nicht erteilt werden, wenn Menschen mit Behinderung durch die Sondernutzung in der Ausübung des Gemeingebrauchs erheblich beeinträchtigt werden.

Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNVG NRW)

§ 2 (1) Bei dem Ausbau der Verkehrsinfrastruktur sollen im Rahmen der angestrebten Raumstruktur des Landes der schienengebundene Personennahverkehr gegenüber dem Straßenverkehr, der Erhalt und Ausbau vorhandener Verkehrswege gegenüber dem Neubau sowie der ÖPNV unter Berücksichtigung der Erfordernisse des Klima- und Umweltschutzes, der sozialverträglichen Stadt- und Quartiersentwicklung, der Barrierefreiheit, der Sicherheit und des absehbaren Verkehrsbedarfes soweit wie möglich Vorrang erhalten.

§ 2 (3) In allen Teilen des Landes ist eine angemessene Bedienung der Bevölkerung durch den ÖPNV zu gewährleisten; angemessen ist eine Verkehrsbedienung, die den Bedürfnissen der Fahrgäste nach hoher Pünktlichkeit und Anschlusssicherheit, fahrgastfreundlich ausgestalteten, barrierefreien, sicheren und sauberen Fahrzeugen sowie Stationen und Haltestellen, bequemem und barrierefreiem Zugang zu allen für den Fahrgast bedeutsamen Informationen, fahrgastfreundlichem Service und einer geeigneten Verknüpfung von Angeboten des ÖPNV mit dem motorisierten und nicht motorisierten Individualverkehr sowie multimodalen Mobilitätsangeboten Rechnung trägt. Die dazu notwendige Zusammenarbeit des Landes, der kommunalen Gebietskörperschaften und der Verkehrsunternehmen des ÖPNV in Verkehrsverbänden ist mit dem Ziel weiterzuentwickeln, durch koordinierte Planung und Ausgestaltung des Leistungsangebotes, durch einheitliche und nutzerfreundliche Tarife, durch eine koordinierte, kompatible, die Digitalisierungstechnik nutzende Fahrgastinformation unter Berücksichtigung der Bedürfnisse von Menschen mit Hör- und Sehbehinderungen sowie durch einheitliche Qualitätsstandards die Fahrgastzahlen sowie die Attraktivität des ÖPNV zu steigern.

§ 2 (4) In allen Landesteilen ist die Infrastruktur für den ÖPNV auszubauen. Dabei soll die Hauptfunktion einem Nahverkehrsnetz für den Schienenschnellverkehr und regionalen Schnellbusverkehr zukommen, das sowohl kreuzungsfreie als auch beschleunigte oberirdische Schienenstrecken und regionale Schnellbuslinien umfaßt und durch ein darauf abgestimmtes Busnetz ergänzt wird, das die Erschließungs- und Zubringerfunktion erfüllt. Die Netzverknüpfung soll durch eine nutzerfreundliche, barrierefreie Ausgestaltung von Umsteigeanlagen unter Einbeziehung des motorisierten und nicht motorisierten Individualverkehrs sichergestellt werden.

§ 2 (8) Bei der Planung und Ausgestaltung der Verkehrsinfrastruktur, der Fahrzeuge sowie des Angebotes der ÖPNV sind die Belange insbesondere von Personen, die in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkt sind, im Sinne der Barrierefreiheit nach Artikel 9 des Übereinkommens der Vereinten Nationen vom 13. Dezember 2006 über die Rechte von Menschen mit Behinderungen (BGBl. 2008 II S. 1420; UN-Behindertenrechtskonvention), nach dem Bundesbehindertengleichstellungsgesetz und nach dem Behindertengleichstellungsgesetz NRW zu berücksichtigen.

§ 8 (1) Die Kreise, kreisfreien Städte und Zweckverbände stellen zur Sicherung und zur Verbesserung des ÖPNV jeweils einen Nahverkehrsplan auf. Dieser soll die öffentlichen Verkehrsinteressen des Nahverkehrs konkretisieren und den mittel- bis langfristig angestrebten Anteil des ÖPNV am Gesamtverkehr (modal split) benennen. Bei der Aufstellung sind vorhandene Verkehrsstrukturen und die Ziele der Raumordnung und Landesplanung sowie das SPNV-Netz nach § 7 Abs. 4 zu beachten; die Belange des Klima- und Umweltschutzes, des Rad- und Fußverkehrs, der Barrierefreiheit im Sinne des § 2 Absatz 8,

des Städtebaus und der Quartiersentwicklung sowie die Vorgaben des ÖPNV-Bedarfsplans und des ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplans sind zu berücksichtigen.

§ 11 (2) → mindestens 30 Prozent der Pauschale als Anreiz zum Einsatz neuwertiger und barrierefreier Fahrzeuge an öffentliche und private Verkehrsunternehmen weiterzuleiten, die den Gemeinschaftstarif nach § 5 Absatz 3 anwenden

§ 13 (1) Das Land gewährt aus den Mitteln nach dem GVFG, dem Entflechtungsgesetz sowie weiteren Mitteln Zuwendungen für Investitionsmaßnahmen im besonderen Landesinteresse. Investitionsmaßnahmen im besonderen Landesinteresse sind ... 5. Investitionsmaßnahmen zur barrierefreien Gestaltung von (Stadt-, Straßenbahn- und Bus-)Haltestellen und von vorhandenen Fahrzeugen des ÖPNV mit Ausnahme des SPNV.

7.11 Rheinland-Pfalz

Landesinklusionsgesetz (LInklG RP)

§ 3 (4) 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 Menschen mit Behinderungen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe auffindbar, zugänglich und nutzbar sind. Zur Auffindbarkeit, Zugänglichkeit und Nutzbarkeit gehört auch die Gewährleistung der Verständlichkeit von Kommunikation. Eine besondere Erschwernis liegt auch dann vor, wenn Menschen mit Behinderungen die Mitnahme oder der Einsatz benötigter Hilfsmittel verweigert oder erschwert wird.

§ 11 (1) Bauliche Anlagen, öffentliche Wege, Plätze und Straßen sowie öffentlich zugängliche Verkehrsanlagen und Beförderungsmittel im öffentlichen Personennahverkehr sind nach Maßgabe der für den jeweiligen Bereich geltenden Rechtsvorschriften barrierefrei zu gestalten. Bereits bestehende Bauten sollen soweit wie möglich schrittweise entsprechend den allgemein anerkannten Regeln der Technik barrierefrei gestaltet werden. Von diesen Anforderungen kann abgewichen werden, wenn mit einer anderen Lösung die Anforderungen an die Barrierefreiheit in gleichem Maße erfüllt werden können.

§ 13 (1) Ein von dem fachlich zuständigen Ministerium anerkannter Verband kann, ohne in seinen Rechten verletzt zu sein, nach Maßgabe der Verwaltungsgerichtsordnung oder des Sozialgerichtsgesetzes Klage erheben auf Feststellung eines Verstoßes durch öffentliche Stellen nach § 2 Abs. 2 Nr. 1 gegen ... 5. § 3 Abs. 7 des Nahverkehrsgesetzes [a. F.],

Landesstraßengesetz (LStrG RP)

§ 11 (3) Der Träger der Straßenbaulast hat die Straßen nach den Erfordernissen der Sicherheit und Ordnung zu bauen; beim Neu- oder Ausbau von Straßen sind die besonderen Belange der Kinder, der Personen mit Kleinkindern und der behinderten und alten Menschen im Rahmen der technischen Möglichkeiten zu berücksichtigen mit dem Ziel, eine möglichst weit reichende Barrierefreiheit zu erreichen, soweit nicht überwiegende andere öffentliche Belange, insbesondere Erfordernisse der Verkehrssicherheit, entgegenstehen. Behördlicher Überwachung und Abnahme durch andere Behörden bedarf es nicht, wenn die Baumaßnahmen unter verantwortlicher Leitung der staatlichen Straßenbaubehörde ausgeführt werden. § 100 des Landeswassergesetzes (LWG) und § 1 Abs. 2 Nr. 1 der Landesbauordnung Rheinland-Pfalz bleiben unberührt.

§ 41 (1) Der Gebrauch der Straße über den Gemeingebrauch hinaus (Sondernutzung) bedarf der Erlaubnis der Straßenbaubehörde. Sie entscheidet darüber im Benehmen mit dem Träger der Straßenbaulast.

§ 41 (2) Die Erlaubnis wird nur auf Zeit oder auf Widerruf erteilt. Für die Erlaubnis können Bedingungen und Auflagen festgesetzt werden. Die Erlaubnis soll nicht erteilt werden, wenn Kinder, Personen mit Kleinkindern oder behinderte oder alte Menschen durch die Sondernutzung in der Ausübung des Gemeingebrauchs erheblich beeinträchtigt würden.

Nahverkehrsgesetz (NVG RP)

§ 1 (2) Der öffentliche Personennahverkehr ist Hauptbestandteil moderner und umweltbewusster Mobilität. Er soll als Bestandteil der Daseinsvorsorge im gesamten Landesgebiet im Rahmen eines flächendeckenden, integrierten, vertakteten und angebotsorientierten Gesamtverkehrssystems mit aufeinander abgestimmten Fahrplänen als ein vollwertiges, attraktives, umweltfreundliches, barrierefreies und zukunftsfähiges Verkehrssystem zur Verfügung stehen, das gleichwertige Lebensverhältnisse im gesamten Landesgebiet unterstützt.

§ 1 (3) Die Belange von Menschen, die in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkt sind, sind nach Maßgabe des § 8 Abs. 3 Satz 3 des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) in der Fassung vom 8. August 1990 (BGBl. I S. 1690) in der jeweils geltenden Fassung zu berücksichtigen und mit den dort genannten Fristen und Zielen umzusetzen.

§ 4 (2) Die Fahrzeuge, die baulichen Anlagen und die Fahrgastinformationssysteme sollen bei Neuinvestitionen dem Stand der Technik und den Belangen des Umweltschutzes sowie den Anforderungen an Sicherheit und Barrierefreiheit entsprechen. Insbesondere die Belange von Menschen, die in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkt sind, und die Anforderungen aus § 8 Abs. 3 Satz 3 PBefG zur Erreichung vollständiger Barrierefreiheit bis zum 1. Januar 2022 sind zu berücksichtigen.

§ 11 (4) Der Landesnahverkehrsplan muss mindestens Angaben enthalten über: ... 9. die Berücksichtigung von Belangen der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 vollständige Barrierefreiheit im Sinne des Personenbeförderungsgesetzes zu erreichen, wobei Ausnahmen von dieser Frist konkret benannt und begründet sowie Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen werden müssen,

§ 11 (5) Im Rahmen der Aufstellung des Landesnahverkehrsplans sind landesweit insbesondere die kommunalen Spitzenverbände, die Unternehmensverbände, die Fahrgast- und Umweltverbände, die Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen, der Landesbeirat zur Teilhabe behinderter Menschen, die Gewerkschaften, die Industrie- und Handelskammern, die regionalen Planungsgemeinschaften, die Landesseniorenvertretung Rheinland-Pfalz und der Landeselternbeirat Rheinland-Pfalz zu beteiligen.

7.12 Saarland

Behindertengleichstellungsgesetz (SBGG)

§ 4 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 Menschen mit Behinderungen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe auffindbar, zugänglich und nutzbar sind.

§ 8 (5) Sonstige bauliche oder andere Anlagen, öffentliche Wege, Plätze und Straßen sowie öffentlich zugängliche Verkehrsanlagen und Beförderungsmittel im öffentlichen Personenverkehr sind nach Maßgabe der einschlägigen Rechtsvorschriften des Landes barrierefrei zu gestalten.

§ 16 (1) Ein vom Ministerium für Soziales, Gesundheit, Frauen und Familie nach Absatz 4 anerkannter Verband kann, ohne in seinen Rechten verletzt zu sein, nach Maßgabe der Verwaltungsgerichtsordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 19. März 1991 (BGBl. I S. 686), zuletzt geändert durch Artikel 7 des Gesetzes vom 12. Juli 2018 (BGBl. I S. 1151) in der jeweils geltenden Fassung, oder des Sozialgerichtsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. September 1975 (BGBl. I S. 2535), zuletzt geändert durch Artikel 9 des Gesetzes vom 12. Juli 2018 (BGBl. I S. 1151) in der jeweils geltenden Fassung, Klage erheben auf Feststellung eines Verstoßes durch die in § 1 Absatz 2 genannten Stellen gegen § 7 (Benachteiligungsverbot für Träger öffentlicher Stellen), § 8 (Herstellung von Barrierefreiheit in den Bereichen Bau und Verkehr), § 9 (Recht auf Verwendung von Gebärdensprache und anderen Kommunikationshilfen), § 10 (Gestaltung von Bescheiden und Vordrucken), § 12a (Barrierefreie Informationstechnik).

Straßengesetz (StrG SL)

§ 9 (1) Die Straßenbaulast umfasst alle mit dem Bau und der Unterhaltung der Straße zusammenhängenden Aufgaben. Die Träger der Straßenbaulast haben nach ihrer Leistungsfähigkeit die Straßen in einem dem gewöhnlichen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand zu bauen, zu unterhalten, zu erweitern oder sonst zu verbessern. Soweit sie hierzu unter Berücksichtigung ihrer Leistungsfähigkeit außer Stande sind, haben sie auf den nicht verkehrssicheren Zustand durch Verkehrszeichen hinzuweisen. Diese Verkehrszeichen hat die Straßenbaubehörde vorbehaltlich anderweitiger Maßnahmen der Straßenverkehrsbehörde aufzustellen.

§ 9 (2) Beim Bau und der Unterhaltung der Straßen sind die allgemein anerkannten Regeln der Baukunst zu beachten. Die Träger der Straßenbaulast haben dafür einzustehen, dass ihre Bauten allen Anforderungen der Sicherheit und Ordnung genügen. Behördlicher Genehmigungen, Erlaubnisse, Zustimmungen und Abnahmen durch andere als die Straßenbaubehörden bedarf es bei Landstraßen I. Ordnung und Landstraßen II. Ordnung nicht.

Gesetz über den öffentlichen Nahverkehr im Saarland (ÖPNVG SL)

§ 4 (4) Die Fahrzeuge, die baulichen Anlagen und die Fahrgastinformationssysteme sollen bei Neuinvestitionen dem Stand der Technik und den Belangen des Umweltschutzes sowie den Anforderungen an Sicherheit und Barrierefreiheit entsprechen; im Übrigen sind die anerkannten Regeln der Technik zu verwenden. Die Belange insbesondere von Personen, die in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkt sind, sind zu berücksichtigen. Die Anforderungen aus § 8 Absatz 3 Satz 3 des Personenbeförderungsgesetzes zur Erreichung von Barrierefreiheit bis zum 1. Januar 2022 sind vorrangig umzusetzen.

§ 11 (2) Im Nahverkehrsplan sind insbesondere ... 4. entsprechend § 8 Absatz 3 Satz 3 des Personenbeförderungsgesetzes die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen, wobei Ausnahmen konkret benannt und begründet werden müssen,

§ 17 (1) Das Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Verkehr wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung den in § 8 Absatz 3 Satz 3 des Personenbeförderungsgesetzes genannten Zeitpunkt für die Erreichung einer vollständigen Barrierefreiheit für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs

abweichend festzulegen sowie Ausnahmetatbestände zu bestimmen, die eine Einschränkung der Barrierefreiheit rechtfertigen.

7.13 Sachsen

Inklusionsgesetz (SächsInklusG)

§ 3 (1) 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 Menschen mit Behinderungen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe auffindbar, zugänglich und nutzbar sind. 2Hierbei ist die Nutzung behinderungsbedingt notwendiger Hilfsmittel zulässig.

Straßengesetz (SächsStrG)

§ 9 (1) Die Straßenbaulast umfasst alle mit dem Bau und der Unterhaltung der Straßen zusammenhängenden Aufgaben. Die Träger der Straßenbaulast haben nach ihrer Leistungsfähigkeit die Straßen in einem den regelmäßigen Verkehrsbedürfnissen genügenden Zustand zu bauen, zu unterhalten zu erweitern oder sonst zu verbessern; dabei sind die sonstigen öffentlichen Belange einschließlich des Umweltschutzes, sowie die Belange von Menschen mit Behinderungen und Mobilitätsbeeinträchtigungen mit dem Ziel, möglichst weitgehende Barrierefreiheit zu erreichen, zu berücksichtigen. Soweit sie hierzu unter Berücksichtigung ihrer Leistungsfähigkeit außer Stande sind, haben die Straßenbaubehörden auf einen nicht verkehrssicheren Zustand vorbehaltlich anderweitiger Maßnahmen der Straßenverkehrsbehörden durch Verkehrszeichen hinzuweisen.

Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNVG SN)

§ 2 (6) Neben den Sicherheitsbedürfnissen der Fahrgäste, insbesondere von Frauen, sind die Belange von Menschen mit Behinderung sowie die Bedürfnisse von Personen, die in ihrer Mobilität beeinträchtigt sind, besonders zu berücksichtigen.

§ 6 1Das Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr stellt auf der Grundlage des Staatshaushaltsplanes und der Finanzplanung für den mittelfristigen Planungszeitraum jährlich ein fortzuschreibendes Landesinvestitionsprogramm für Maßnahmen des öffentlichen Personennahverkehrs auf. 2Bei der Programmaufstellung sind die Ziele des Gesetzes über die 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 3 des Gesetzes vom 5. April 2011 (BGBl. I S. 554, 555), in der jeweils geltenden Fassung, sowie die Verkehrsentwicklung zu berücksichtigen; die Ziele der Raumordnung und Landesplanung sind zu beachten und die Grundsätze der Raumordnung und Landesplanung zu berücksichtigen. 3Der Beauftragte der Sächsischen Staatsregierung für die Belange von Menschen mit Behinderungen ist rechtzeitig vorher anzuhören.

7.14 Sachsen-Anhalt

Behindertengleichstellungsgesetz (BGG LSA)

§ 5 Barrierefrei sind bauliche und andere Anlagen, Verkehrsmittel, technische Gebrauchsgegenstände, Systeme der Informationsverarbeitung, akustische und visuelle Informationsquellen und Kommunikationseinrichtungen sowie andere gestaltete Lebensbereiche, wenn sie für Menschen mit Behinderungen

in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sind. Hierbei ist die Nutzung behinderungsbedingt notwendiger Hilfsmittel zulässig.

§ 13 (1) Bauliche Anlagen, öffentliche Wege, Plätze und Straßen sowie öffentlich zugängliche Verkehrsanlagen und Beförderungsmittel im öffentlichen Personennahverkehr sind nach Maßgabe der geltenden Rechtsvorschriften barrierefrei zu gestalten.

§ 19 (1) Ein anerkannter Verband kann, ohne in seinen Rechten verletzt zu sein, Klage nach Maßgabe der Verwaltungsgerichtsordnung oder des Sozialgerichtsgesetzes auf Feststellung eines Verstoßes durch einen Träger der öffentlichen Verwaltung gegen das Benachteiligungsverbot und die Verpflichtung zur Herstellung der Barrierefreiheit nach diesem Gesetz und anderen landesrechtlichen Bestimmungen, insbesondere nach den Vorschriften zur Herstellung der Barrierefreiheit in der Bauordnung des Landes Sachsen-Anhalt sowie im Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Sachsen-Anhalt, erheben. Wird eine Maßnahme aufgrund einer Entscheidung in einem Verfahren vor einem Verwaltungs- oder Sozialgericht getroffen, besteht keine Klagebefugnis.

Straßengesetz (StrG LSA)

§ 9 (1) Die Straßenbaulast umfasst alle mit dem Bau und der Unterhaltung der Straßen zusammenhängenden Aufgaben. Die Träger der Straßenbaulast haben nach ihrer Leistungsfähigkeit die Straßen in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand zu bauen, zu unterhalten, zu erweitern oder sonst zu verbessern; dabei sind die sonstigen öffentlichen Belange, insbesondere des Fußgänger-, Radfahrer- und Behindertenverkehrs sowie des öffentlichen Personennahverkehrs einschließlich des Umwelt- und Naturschutzes, zu berücksichtigen.

Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNVG LSA)

§ 3 (1) Bei der Planung des öffentlichen Personennahverkehrs ist neben der Qualität, der Leistungsfähigkeit, dem Sicherheitsbedürfnis der Fahrgäste, dem barrierefreien Zugang und der Nutzbarkeit sowie den angemessenen Belangen der unterschiedlichen Fahrgastgruppen auch die Wirtschaftlichkeit der jeweiligen schienen- und straßengebundenen Verkehrsträger und der unterschiedlichen Bedienformen zu berücksichtigen. Eigenwirtschaftlichem Handeln entsprechend § 8 Abs. 4 des Personenbeförderungsgesetzes ist bei der Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs Vorrang einzuräumen.

§ 5 Der Aufgabenträger soll sich bei der Wahrnehmung der Aufgabe zur Wahrung der Fahrgastinteressen von einem ehrenamtlichen Beirat für den öffentlichen Straßenpersonennahverkehr (ÖSPV-Beirat) unterstützen lassen. Ihm soll insbesondere angehören je ein Vertreter der örtlich zuständigen ... 3. Interessenvertretung von Behinderten und anderen Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigung,

§ 7 (5) Das Land soll sich bei der Wahrnehmung der Aufgabe zur Wahrung der Fahrgastinteressen von einem ehrenamtlichen Beirat für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV-Beirat) unterstützen lassen. Ihm sollen insbesondere angehören: 1. die oder der Landesbehindertenbeauftragte

§ 8 (4) Jeder Aufgabenträger ist verpflichtet, mindestens 17,5 v. H. des Zuweisungsbetrages für Investitionen zu verwenden. Hierfür wird ein Betrachtungszeitraum von jeweils vier Jahren zugrunde gelegt. Die aus dem Anteil des Zuweisungsbetrages nach Satz 1 (Investitionsanteil) finanzierten oder mitfinanzierten Verkehrsmittel und anderen Investitionsgüter müssen barrierefrei gestaltet sein. Ausnahmen im Einzelfall bedürfen der Zustimmung der kommunalen Behindertenbeauftragten. Erfüllt ein Aufgabenträger die in den Sätzen 1 bis 3 genannten Voraussetzungen im Betrachtungszeitraum nicht oder nicht vollständig, so wird der Investitionsanteil insoweit zurückgefordert.

7.15 Schleswig-Holstein

Landesbehindertengleichstellungsgesetz (LBGG SH)

§ 2 (3) 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 Menschen mit Behinderung in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sind.

§ 3 (1) Ein Interessenverband für Menschen mit Behinderung nach Absatz 3 kann, ohne in seinen Rechten verletzt zu sein, Klage nach Maßgabe der Verwaltungsgerichtsordnung erheben auf Feststellung eines Verstoßes gegen ... 2. die Verpflichtung der Träger der öffentlichen Verwaltung zur Herstellung der Barrierefreiheit nach § 10, § 11 Abs. 1, hinsichtlich öffentlich zugänglicher Verkehrsanlagen nach § 11 Abs. 2 sowie nach § 13 ,

§ 11 (1) Neubauten sowie große Um- und Erweiterungsbauten baulicher Anlagen der Träger der öffentlichen Verwaltung sind entsprechend den allgemein anerkannten Regeln der Technik barrierefrei zu gestalten. Von diesen Anforderungen kann abgewichen werden, wenn mit einer anderen Lösung in gleichem Maße die Anforderungen an die Barrierefreiheit erfüllt werden können. Ausnahmen von Satz 1 können hinsichtlich großer Um- und Erweiterungsbauten gestattet werden, wenn die Anforderungen nur mit einem unverhältnismäßigen Mehraufwand erfüllt werden können. Die Bestimmungen der Landesbauordnung bleiben unberührt.

§ 11 (2) Neubauten, große Um- und Erweiterungsbauten öffentlich zugänglicher Verkehrsanlagen der Träger der öffentlichen Verwaltung sowie die Beschaffungen neuer Beförderungsmittel für den öffentlichen Personennahverkehr sind unter Berücksichtigung der Belange von Menschen mit Behinderung, älterer Menschen sowie anderer Personen mit Mobilitätsbeeinträchtigung zu gestalten oder durchzuführen. Absatz 1 Satz 2 und 3 gilt entsprechend.

Straßen- und Wegegesetz (StrWG SH)

§ 10 (2) Beim Bau und bei der Unterhaltung der Straßen sind die allgemein anerkannten Regeln der Baukunst und der Technik zu beachten. Den Bedürfnissen sehbehinderter Menschen soll durch entsprechende Orientierungshilfen, denjenigen mit beeinträchtigter Mobilität durch barrierefreie Gehwegübergänge Rechnung getragen werden; die Belange von älteren Menschen und Kindern sind zu berücksichtigen. Den Belangen des Natur- und Umweltschutzes ist Rechnung zu tragen; weitergehende Vorschriften des Natur- und Umweltschutzes bleiben unberührt.

Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNVG SH)

§ 1 (4) Bei der Planung und Gestaltung der Verkehrsinfrastruktur, der Fahrzeuge und des ÖPNV-Angebotes sind neben den spezifischen Bedürfnissen der Benutzergruppen, vor allem den Bedürfnissen der Schülerinnen und Schüler, der Auszubildenden und der Berufstätigen, besonders die Belange von Kindern, alten Menschen und Personen mit Behinderungen und sonstigen Mobilitätsbeeinträchtigungen zu berücksichtigen. Darüber hinaus ist dem spezifischen Mobilitätsverhalten von Frauen im Rahmen des ÖPNV Rechnung zu tragen.

§ 4 (3) Der LNVP muß hinsichtlich des SPNV mindestens Aussagen zu folgenden Punkten enthalten: ...
5a Maßnahmen zur Herstellung von Barrierefreiheit,

§ 4 (5) Bei der Aufstellung des LNVP sind die kommunalen Landesverbände, die Verkehrsträger des SPNV, die Fachverbände der Verkehrsunternehmen, die betroffenen Fachgewerkschaften, die Industrie- und Handelskammern, Fahrgastverbände und Umweltverbände, der Fremdenverkehrsverband sowie Interessenvertretungen von Schülerinnen und Schülern, Auszubildenden, Berufstätigen, Frauen, alten Menschen und behinderte Menschen zu beteiligen. Über die Art und den Umfang der Beteiligung sowie die Beteiligung weiterer Stellen entscheidet das Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus.

§ 5 (2) Der RNVP [Regionale Nahverkehrsplan] muß mindestens Aussagen zu folgenden Punkten enthalten: ... 5. zukünftige Anforderungen an ... g) Barrierefreiheit

§ 5 (3) Der RNVP muß darüber hinaus folgenden Anforderungen und Verfahrensregelungen genügen: ... 4. Bei der Aufstellung des RNVP ist die Mitwirkung der im Gebiet des jeweiligen Aufgabenträgers im ÖPNV tätigen Verkehrsunternehmen bei allen Verfahrensschritten sicherzustellen. Darüber hinaus sind die örtlich zuständigen Träger der Straßenbaulast, die örtlich zuständige Industrie- und Handelskammer, die Fachverbände der Verkehrsunternehmen, die betroffenen Fachgewerkschaften, Fahrgastverbände und Umweltverbände, der Fremdenverkehrsverband sowie Interessenvertretungen von Schülerinnen und Schülern, Auszubildenden, Berufstätigen, Frauen, alten Menschen und behinderte Menschen zu beteiligen. Über die Art und den Umfang der Beteiligung sowie die Beteiligung weiterer Stellen entscheidet der jeweilige Aufgabenträger.

7.16 Thüringen

Gesetz zur Inklusion und Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen (ThürGlG)

§ 5 Barrierefrei sind bauliche und sonstige Anlagen, Straßen, Wege, Plätze, Verkehrsmittel, technische Gebrauchsgegenstände, Systeme der Informationsverarbeitung, akustische und visuelle Informationsquellen und Kommunikationseinrichtungen sowie andere gestaltete Lebensbereiche, insbesondere Dienstleistungen, wenn sie für Menschen mit Behinderungen in der allgemein üblichen Weise ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe auffindbar, zugänglich und nutzbar sind. Zur Auffindbarkeit, Zugänglichkeit und Nutzbarkeit gehört auch die Gewährleistung der Verständlichkeit von Informationen, die Bildillustrationen mit einschließt. Eine besondere Erschwernis liegt auch dann vor, wenn Menschen mit Behinderungen die Mitnahme oder der Einsatz benötigter Hilfsmittel verweigert oder erschwert wird, soweit dies nicht durch höherrangige Belange begründet ist.

§ 10 (5) Sonstige bauliche oder andere Anlagen der Träger der öffentlichen Gewalt, öffentliche Wege, Plätze und Straßen sowie öffentlich zugängliche Verkehrsanlagen und Beförderungsmittel im öffentlichen Personenverkehr sind nach Maßgabe der einschlägigen Rechtsvorschriften barrierefrei zu gestalten.

§ 10 (6) Die Landesregierung prüft mit Unterstützung des Landesbeauftragten für Menschen mit Behinderungen und den Verbänden und Institutionen der Menschen mit Behinderungen regelmäßig den Aktualisierungs- und Anpassungsbedarf der einschlägigen Rechtsvorschriften in den Bereichen Bau und Verkehr und berichtet dem Landtag einmal in der Legislaturperiode über das Ergebnis der Prüfung.

§ 11 Im Rahmen der beruflichen Ausbildung und Weiterbildung sind soweit möglich die Belange von Menschen mit motorischen, sensorischen, kognitiven und sprachlichen Einschränkungen sowie die Anforderungen der Inklusion zu berücksichtigen. Dies gilt insbesondere bei der beruflichen Ausbildung der Architektur-, Bau-, Verkehrs-, Medien-, Informatik-, Lehr-, Sozial- und Gesundheitsberufe. Im Bereich der beruflichen Ausbildung der Architektur-, Bau-, Verkehrs-, Medien- und Informatikberufe sind

zu den jeweiligen Anforderungen der Barrierefreiheit verpflichtende Leistungsnachweise vorzusehen. Das Land vereinbart mit seinen landesunmittelbaren Ausbildungsstätten Näheres über Inhalt und Umfang der zur Erfüllung nach den Sätzen 1 bis 3 zu beachtenden Verpflichtungen. Die Sätze 3 und 4 gelten nicht für die Hochschulen des Landes.

§ 20 (1) Aufgaben des Landesbeauftragten für Menschen mit Behinderungen sind, ... 4. landesweit Behörden, Verbände, Institutionen und Bürger zu Fragen der barrierefreien Raum-, Verkehrs-, Dokumenten- und Internetgestaltung zu schulen und zu beraten und hierfür eine Landesfachstelle für Barrierefreiheit einzurichten,

Straßengesetz (ThürStrG)

§ 9 (1) Die Straßenbaulast umfasst alle mit dem Bau und der Unterhaltung der Straßen zusammenhängenden Aufgaben. Die Träger der Straßenbaulast haben nach ihrer Leistungsfähigkeit die Straßen in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand zu bauen, zu unterhalten, zu erweitern oder sonst zu verbessern. Dabei sind die sonstigen öffentlichen Belange einschließlich des Umweltschutzes zu berücksichtigen. Soweit sie unter Berücksichtigung ihrer Leistungsfähigkeit außer Stande sind, die Aufgaben nach Satz 2 zu erfüllen, haben die Straßenbaubehörden auf einen nicht verkehrssicheren Zustand vorbehaltlich anderweitiger Maßnahmen der Straßenverkehrsbehörden durch Verkehrszeichen hinzuweisen.

§ 18 (1) Die Benutzung der Straße über den Gemeingebrauch hinaus ist Sondernutzung. Sie bedarf der Erlaubnis der Straßenbaubehörde, in Ortsdurchfahrten der Erlaubnis der Gemeinde. Soweit die Gemeinde nicht Träger der Straßenbaulast ist, darf sie die Erlaubnis nur mit Zustimmung der Straßenbaubehörde erteilen. Die Gemeinde kann durch Satzung bestimmte Sondernutzungen in den Ortsdurchfahrten und in den Gemeindestraßen von der Erlaubnispflicht befreien und die Ausübung regeln. Soweit die Gemeinde nicht Träger der Straßenbaulast ist, bedarf die Satzung der Zustimmung der oberen Straßenbaubehörde.

§ 18 (2) Die Erlaubnis darf nur auf Zeit oder Widerruf erteilt werden. Sie kann mit Bedingungen und Auflagen verbunden werden. Soweit die Gemeinde nicht Träger der Straßenbaulast ist, hat sie eine widerruflich erteilte Erlaubnis zu widerrufen, wenn die Straßenbaubehörde dies aus Gründen des Straßenbaues oder der Sicherheit oder Leichtigkeit des Verkehrs verlangt.

[...]

§ 18 (4) Der Erlaubnisnehmer hat Anlagen so zu errichten und zu unterhalten, dass sie den Anforderungen der Sicherheit und Ordnung sowie den anerkannten Regeln der Technik genügen. Arbeiten an der Straße bedürfen der Zustimmung der Straßenbaubehörde. Der Erlaubnisnehmer hat auf Verlangen der für die Erlaubnis zuständigen Behörde die Anlagen auf seine Kosten zu ändern und alle Kosten zu ersetzen, die dem Träger der Straßenbaulast durch die Sondernutzung entstehen. Hierfür kann der Träger der Straßenbaulast angemessene Vorschüsse und Sicherheiten verlangen.

Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr (ThürÖPNVG)

§ 8 (5) Ansprüche der Unternehmen auf Ausgleich für die Beförderung von Personen mit Zeitfahrtausweisen des Ausbildungsverkehrs sowie auf Erstattung für die unentgeltliche Beförderung von Schwerbehinderten nach anderen Rechtsvorschriften bleiben unberührt.