

### Barrierefreie Mobilität im öffentlichen Nah- und Fernverkehr

Fast zehn Millionen Menschen leben in Deutschland mit einer Behinderung. Das sind rund 12 Prozent der Bürgerinnen und Bürger. Davon hat die Mehrzahl – gut sieben Millionen – eine schwere Behinderung. Zweieinhalb Millionen leben mit einer leichteren Behinderung. Es liegt auf der Hand, dass die Gestaltung barrierefreier Mobilität eine hohe Bedeutung hat, die vor dem Hintergrund des demografischen Wandels künftig noch wachsen wird.

Für eine **selbstbestimmte und gleichberechtigte Teilhabe am gesellschaftlichen Leben** ist die Herstellung von Barrierefreiheit im Personenverkehr ein entscheidender Faktor. Das gilt für den Nah- und den Fernverkehr. Barrierefreiheit muss deshalb ein wichtiges Kriterium bei allen Neu- und Umbauten von Verkehrsanlagen und bei Investitionen im öffentlichen Personenverkehr sein. Das Konzept „Design für Alle“ – auch „universelles Design“ genannt – liefert dazu einen guten Kompass. Es bedeutet ein Design von Produkten und Dienstleistungen in der Weise, dass sie von *allen* Menschen möglichst weitgehend ohne eine Anpassung oder ohne eine besondere Gestaltung für *bestimmte* Personengruppen genutzt werden können. Kurz gesagt: Barrierefreiheit muss ganzheitlich gedacht werden, und sie kommt allen zu Gute, auch Menschen ohne Behinderung.

Politische Entscheidungen, die Menschen mit Behinderung direkt oder indirekt betreffen, müssen sich an der **Behindertenrechtskonvention der Vereinten Nationen** messen lassen, die für Deutschland seit 2009 verbindlich ist. Zur Umsetzung der Konvention hat die Bundesregierung unter Federführung des Bundesministeriums für Arbeit und Soziales (BMAS) und mit Beteiligung der Verbände behinderter Menschen einen Aktionsplan entwickelt. Auch das seinerzeitige Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) hat daran intensiv mitgewirkt: Das Handlungsfeld Mobilität hat dort einen eigenen Abschnitt. Das Bundeskabinett hat den Aktionsplan erstmalig im Juni 2011 beschlossen. Er wird – wie im Koalitionsvertrag der die gegenwärtige Bundesregierung tragenden Parteien vorgesehen – zurzeit fortgeschrieben: Noch nicht abgeschlossene Maßnahmen werden überprüft sowie ggf. angepasst und übernommen; neue Maßnahmen werden entwickelt und definiert.

Die Herstellung von Barrierefreiheit kostet Zeit und Geld. Sie ist ein dynamischer Prozess, der nur schrittweise vorangehen kann. Auf Grund der langen Lebensdauer sowohl von vorhandenen Infrastruktureinrichtungen als auch von Fahrzeugen, die noch nicht barrierefrei konzipiert waren, muss der **Nachholbedarf nach und nach erfüllt** werden. Bauliche Anlagen, Verkehrsmittel sowie

Informations- und Kommunikationssysteme müssen sukzessive so gestaltet werden, dass sie für ältere, behinderte und in ihrer Mobilität eingeschränkte Menschen ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe nutzbar sind.

Der Bundesgesetzgeber hat für diese gesamtgesellschaftliche Aufgabe schon mit dem **Behindertengleichstellungsgesetz (BGG)**, das 2002 in Kraft getreten ist, rechtliche Grundlagen geschaffen. So sind im Bereich Verkehr wichtige Bundesgesetze zur Herstellung einer möglichst weit reichenden Barrierefreiheit geändert worden, namentlich das Personenbeförderungsgesetz (PBefG), die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) und das Luftverkehrsgesetz (LuftVG). Die Umsetzung im Detail obliegt nun den jeweils Verantwortlichen, insbesondere den Verkehrsunternehmen; hierzu gehört auch der Abschluss von Zielvereinbarungen mit den anerkannten Verbänden behinderter Menschen. Das BGG wird von den Gleichstellungsgesetzen der Länder flankiert.

Nach der EBO müssen Eisenbahnunternehmen **Programme zur Gestaltung von Bahnanlagen und Fahrzeugen** erstellen, die das Ziel einer möglichst weit reichenden Barrierefreiheit für die Nutzerinnen und Nutzer verfolgen. Der Bund stellt seinen Eisenbahninfrastrukturunternehmen im Rahmen der sog. Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) sowie von ergänzenden Sonderprogrammen Mittel für Investitionen in das Bestandsnetz zur Verfügung. Auf dieser Basis ist die DB Station & Service AG ermächtigt, Bundesmittel auch zur Herstellung der Barrierefreiheit der Infrastruktur einzusetzen. Sowohl die Bilanz des ersten Programms der Deutschen Bahn AG zur Barrierefreiheit aus dem Jahr 2005, als auch die Vorhaben des zweiten Programms, das im April 2012 vorgestellt wurde, unterstreichen die Initiative der Bahn, die vom Gesetzgeber geforderten Maßnahmen umzusetzen:

- Das **erste Programm der Deutschen Bahn AG** sah u. a. die Herstellung von Barrierefreiheit bei Neubauten und umfassenden Umbauten von Bahnhöfen ab 1.000 Reisenden pro Tag vor, insbesondere den Bau von Aufzügen oder längeren Rampen. Jährlich rund 100 barrierefrei gestaltete Bahnhöfe sind eine sehr gute Bilanz. Bei rund 5.400 Bahnhöfen, die von der DB Station & Service AG betrieben werden, ist jedoch klar, dass die baulichen und finanziellen Anstrengungen weiter gehen müssen. Auch die behindertengerechte Modernisierung der ICE 1- und ICE 2-Flotte gehört zu den wichtigen Maßnahmen. Im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) hat die DB Regio AG eine Vielzahl moderner, barrierefreier Fahrzeuge neu angeschafft. Nicht zuletzt konnte der Anteil der Niederflrbusse der DB Regio AG von 68 Prozent auf rund 80 Prozent deutlich gesteigert werden.
- Im Mittelpunkt des **zweiten Programms der Deutschen Bahn AG** zur Barrierefreiheit stehen vielfältige Verbesserungen bei den für die Zukunft geplanten neuen Zuggenerationen.

Im **Straßenpersonenverkehr** wurden mit der am 01.01.2013 in Kraft getretenen PBefG-Novelle einerseits die bundesrechtlichen Vorgaben zur Barrierefreiheit im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) strenger gefasst. Andererseits wurden für Omnibusse, die im Fernlinienverkehr eingesetzt werden, neue Standards eingeführt:

- Im **ÖPNV** haben die Aufgabenträger zu entscheiden, welche Maßnahmen zur Förderung der Barrierefreiheit notwendig sind. Diese Maßnahmen sind in der Regel in einem Nahverkehrsplan darzulegen. Hier sind die Länder in der Pflicht, die grundsätzlich für Planung, Organisation und Finanzierung des ÖPNV zuständig sind. Die Länder können dabei auch die vom Bund in beträchtlicher Höhe gezahlten Mittel nach dem Regionalisierungsgesetz (RegG) und – entsprechend der Vorgaben des jeweiligen Landesrechts – nach dem Entflechtungsgesetz (EntflechtG) einsetzen. Während es nach bisherigem Recht genügte, eine *weitgehende* Barrierefreiheit herzustellen, werden die Aufgabenträger durch die Gesetzesnovelle verpflichtet, bis zum 01.01.2022 auf eine *vollständige* Barrierefreiheit hinzuwirken. Ausnahmen sind konkret zu benennen und zu begründen. Außerdem können die Länder den genannten Zeitpunkt abweichend festlegen oder Ausnahmetatbestände bestimmen, wenn dies aus technischen oder wirtschaftlichen Gründen unumgänglich ist. Künftig sind im Übrigen bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans neben den Behindertenbeauftragten oder Behindertenbeiräten auch die Verbände der behinderten Menschen zu beteiligen.
- Im Fernverkehr wurden mit der PBefG-Novelle die rechtlichen Voraussetzungen dafür geschaffen, dass künftig **Fernbuslinienverkehre** unter erheblich leichteren Voraussetzungen genehmigt werden dürfen. So entfällt im Fernverkehr der Konkurrenzschutz, auch der Eisenbahnen. Zum Schutz des Nahverkehrs gibt es Ausnahmen. Damit das neue Angebot auch für mobilitätseingeschränkte Menschen nutzbar ist, müssen ab dem 01.01.2020 alle Fernlinienbusse mit mindestens zwei Plätzen für Rollstuhlnutzer und den entsprechenden Einstiegshilfen (Hubliften) ausgestattet werden. Für neue Busse gilt dies schon ab dem 01.01.2016. Für Omnibusse, die im grenzüberschreitenden Verkehr innerhalb der EU eingesetzt werden, gelten diese Vorgaben nicht, da vorrangiges Gemeinschaftsrecht besteht. Der Deutsche Bundestag hat daher die Bundesregierung um Prüfung gebeten, ob auf EU-Ebene Regelungen geschaffen oder verbessert werden sollen, die einen europaweit einheitlichen barrierefreien Fernbuslinienverkehr gewährleisten. Die Bundesregierung soll hierüber erstmalig 2014 und dann in jeder Legislaturperiode berichten. Der aktuelle Bericht wurde im Dezember 2014 vom Bundeskabinett beschlossen.

Die Herstellung barrierefreier Mobilität kann nicht zuletzt mit **Forschungsvorhaben** aktiv begleitet werden. Zu nennen sind hierbei beispielhaft ein abgeschlossenes und ein geplantes Vorhaben des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI):

- Ende 2012 ist die zweite Auflage des Werks „**Barrierefreier ÖPNV in Deutschland**“ erschienen. Das Manuskript wurde im Rahmen des Forschungsprogramms Stadtverkehr (FoPS) erstellt. Die Buchveröffentlichung in deutscher und englischer Sprache hat der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) finanziell unterstützt. Ziel des Forschungsvorhabens war es, den hohen Entwicklungsstand von Maßnahmen zur Gewährleistung von Barrierefreiheit im ÖPNV in Deutschland umfassend zu ermitteln, zu

bewerten und anschaulich darzustellen, um damit die weitere Verbreitung vorbildlicher Lösungen und guter Praxis zu unterstützen.

- Demnächst soll ein **Forschungsvorhaben zur Evaluierung wesentlicher gesetzlicher Regelungen** und Instrumente zur Herstellung von Barrierefreiheit im Verkehr vergeben werden. Damit sollen insbesondere die mit dem BGG Anfang des letzten Jahrzehnts geschaffenen Normen überprüft und Handlungsempfehlungen erarbeitet werden. Schwerpunkt der Untersuchung werden zielgruppenorientierte Umfragen sein, ergänzt durch Experteninterviews. Besonderer Wert wird auf die Beteiligung der maßgeblichen Institutionen und Akteure zu legen sein, namentlich der Verbände behinderter Menschen.

**Autor:**

*Marc-Andor Lorenz ist stellvertretender Leiter des Referats G 23 (Personenverkehr, Öffentliche Verkehrssysteme, Radverkehr) im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und ist u. a. für Grundsatzfragen und die Koordinierung der Angelegenheiten von Personen mit eingeschränkter Mobilität zuständig.*

**Kontakt:** [ref-q23@bmv.bund.de](mailto:ref-q23@bmv.bund.de)

**Redaktion:**

*BBE-Newsletter für Engagement und Partizipation in Deutschland  
Bundesnetzwerk Bürgerschaftliches Engagement (BBE)  
- Geschäftsstelle -  
Michaelkirchstr. 17-18  
10179 Berlin-Mitte*

*+49 (0) 30 6 29 80-11 5  
newsletter(at)b-b-e.de  
[www.b-b-e.de](http://www.b-b-e.de)*