

---

**ÖPNV-Fachkonferenz des Institutes für barrierefreie Gestaltung  
und Mobilität GmbH (IbGM) am 03. und 04.06.2002 in Nürnberg  
– Aspekte für das InnoRegio-Projekt *Barrierefreie Modellregion-***

**INHALTSÜBERSICHT**

<b>1. BEHINDERTENGLEICHSTELLUNGSGESETZ (BGG): ZIELE, INHALTE, PERSPEKTIVEN UND BESONDERE INSTRUMENTE FÜR DEN ÖPNV .....</b>	<b>2</b>
1.1.    ZENTRALE INHALTE DES BGG (OHNE VERKEHRSBEREICH) .....	2
1.2.    VERKEHRSBEREICH .....	3
<b>2. DAS 1. INSTRUMENT DES BGG: PROGRAMME AM BEISPIEL EISENBAHNEN....</b>	<b>4</b>
<b>3. DAS 2. INSTRUMENT DES BGG: NAHVERKEHRSPÄNE.....</b>	<b>4</b>
<b>4. DAS 3. INSTRUMENT DES BGG: ZIELVEREINBARUNGEN .....</b>	<b>6</b>
<b>5. AUSBLICK .....</b>	<b>7</b>
<b>IMPRESSUM .....</b>	<b>7</b>
<b>QUELENNACHWEISE .....</b>	<b>8</b>

# 1. Behindertengleichstellungsgesetz (BGG): Ziele, Inhalte, Perspektiven und besondere Instrumente für den ÖPNV<sup>1</sup>

## 1.1. Zentrale Inhalte des BGG (ohne Verkehrsbereich)

- Kernstück des BGG ist die Herstellung barrierefrei gestalteter Lebensbereiche:
  - Beseitigung räumlicher Barrieren für mobilitätsbehinderte Menschen.
  - Kontrastreiche Gestaltung der Lebensumwelt für sehbehinderte Menschen.
  - Barrierefreie Kommunikation in Verwaltungsverfahren.
- Besondere Berücksichtigung der Belange behinderter Frauen.
- Zielvereinbarungen zur Herstellung der Barrierefreiheit zwischen anerkannten Verbänden und Unternehmen sind ein wichtiges Instrument zur Abstimmung von Maßnahmen zur Erlangung der Barrierefreiheit.
- Bundesbehörden werden durch das BGG zur weitreichenden Barrierefreiheit verpflichtet:
  - Zivile Neubauten sowie große Um- und Erweiterungsbauten müssen barrierefrei gestaltet werden.
  - Hör- und Sprachbehinderte Menschen haben das Recht, mit allen deutschen Bundesbehörden mittels geeigneter Kommunikationshilfen (z.B. Gebärdensprache) ohne zusätzliche Kosten zu kommunizieren.
  - Blinde und sehbehinderte Menschen haben das Recht, öffentlich-rechtliche Verträge und Vordrucke ohne zusätzliche Kosten in geeigneter Form (z.B. Brailleschrift) zur Verfügung gestellt zu bekommen.
  - Internetangebote von Bundesdienststellen müssen barrierefrei gestaltet werden.
- Barrierefreie Gestaltung bei der Neuerrichtung von Gaststätten.
- Barrierefreier Zugang zu Wahllokalen bei Bundestags- und Europawahlen.
- Anerkannte Verbände haben ein Verbandsklagerecht zur Durchsetzung der Gleichstellung behinderter Menschen.

## **1.2. Verkehrsbereich**

Besondere Bedeutung hat die Verwirklichung der Barrierefreiheit bei der Personenbeförderung der Eisenbahn, im öffentlichen Personennah- sowie im Luftverkehr. Durch das BGG werden Änderungen bei folgenden Gesetzen notwendig:

- Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG)
- Bundesfernstraßengesetz
- Personenbeförderungsgesetz
- Eisenbahn- Bau- und Betriebsordnung (EBO)
- Straßenbahn- Bau- und Betriebsordnung (BOStrab)
- Luftverkehrsgesetz

Eisenbahngesellschaften sind verpflichtet, Programme aufzustellen (§ 2 EBO), um eine möglichst weitgehende Barrierefreiheit von Bahnanlagen und Fahrzeugen zu erreichen. Für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) gelten besondere Regelungen zur Erreichung der Barrierefreiheit, die im Personenbeförderungsgesetz verankert wurden:

- Im Nahverkehrsplan (NVP) müssen die Belange von behinderten Menschen berücksichtigt werden. Ziel ist eine weitreichende Barrierefreiheit im ÖPNV. Der NVP muss zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen zur Erlangung der Barrierefreiheit beinhalten. Zur Gewährleistung der Berücksichtigung von Belangen behinderter Menschen besteht bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans ein Anhörungsrecht für Behindertenbeauftragte bzw. Behindertenbeiräte der Aufgabenträger.
- Anträge von Verkehrsunternehmen auf Erteilung einer Genehmigung zur Personenbeförderung sollen Maßnahmen zur Erreichung einer möglichst weitreichenden barrierefreien Nutzung der beantragten Verkehre im Sinne des Nahverkehrsplans beinhalten.
- Eine Genehmigung zur Personenbeförderung kann versagt werden, wenn der beantragte Verkehr den Bestimmungen des Nahverkehrsplans nicht entspricht.

Das BGG beinhaltet drei Instrumente, die für den öffentlichen Verkehr von Bedeutung sind. Hierbei handelt es sich um Nahverkehrspläne, Programme und Zielvereinbarungen. Während für die Verkehrsunternehmen Programme und Zielvereinbarungen sowie Maßnahmenplanungen mit dem Ziel der Barrierefreiheit (als Voraussetzung zur Förderung nach dem GVFG) relevant sind, spielen aus Sicht der Aufgabenträger neben den Zielvereinbarungen die Nahverkehrspläne eine wichtige Rolle. Der Zuwendungsgeber (Land/Bund) hat die Fördervoraussetzungen nach dem GVFG zu beachten, den Aufsichts- und Genehmigungsbehörden (Land/Bund) obliegt die Genehmigung von Linienverkehren gemäß NVP nach dem Personenbeförderungsgesetz bzw. die Aufsicht über und Genehmigung von Eisenbahnen (Programme nach § 2 EBO).<sup>2</sup>

## 2. Das 1. Instrument des BGG: Programme am Beispiel Eisenbahnen<sup>3</sup>

Folgende Zugangshürden verhindern derzeit noch die rasche Umsetzung einer umfassenden Barrierefreiheit bei der Deutschen Bahn AG (DB AG):

- Physische Barrieren (Bahnhofs-, Bahnsteig- und Zugzugang)
- Vertrauensbarrieren (eventuell fehlende Ein-/Um- und Ausstiegshilfe)
- Finanzielle Barrieren

Im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) ist die behindertengerechte Ausstattung der Züge bereits teilweise realisiert. Neue Fahrzeuge sind mit Multifunktionsabteilen und behindertengerechter Toilette ausgestattet. Im Fernverkehr besitzen alle Züge mindestens einen Rollstuhlstellplatz und eine behindertengerechte Toilette. Die fahrzeuggebundene Einstiegshilfe ist im Anforderungsprofil neuer Zugsysteme enthalten. Beim Neu- und neubaugleichen Umbau von Bahnhöfen wird besonders auf eine behindertengerechte Gestaltung geachtet.

Vision der DB AG ist das barrierefreie Reisen, d.h. die vollständig selbstständige Bewegungsmöglichkeit der Betroffenen. Da dies auch bei größtmöglichem Mitteleinsatz nicht lückenlos zu verwirklichen sein wird, will die DB AG in enger Kooperation mit den Betroffenen die Elemente entlang der Reisekette entsprechend den Anforderungen mobilitätseingeschränkter Reisender optimieren und die Reisequalität unter Berücksichtigung wirtschaftlicher und technisch-organisatorischer Rahmenbedingungen erhöhen.

## 3. Das 2. Instrument des BGG: Nahverkehrspläne<sup>4</sup>

Nahverkehrspläne sind ein Instrument der Aufgabenträger zur Gestaltung des (barrierefreien) ÖPNV. Die Herstellung der Barrierefreiheit ist der richtige Schritt zu mehr Kundenorientierung im ÖPNV, da Barrierefreiheit die Attraktivität des ÖPNV für alle Kunden erhöht. Allerdings ist zu beachten, dass die Vorhaben zur Erreichung der Barrierefreiheit auch umsetzbar (finanzierbar) sind.

Um weitreichende Barrierefreiheit im ÖPNV zu erreichen, wurde der Artikel 51 des Personenbeförderungsgesetzes wie folgt geändert: *„Der NVP hat die Belange behinderter und anderer Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigung zu berücksichtigen, für die Nutzung des ÖPNV eine möglichst weitreichende Barrierefreiheit zu erreichen; im NVP werden Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen. Bei seiner Aufstellung sind Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte der Aufgabenträger soweit vorhanden anzuhören.“*

Die Aufstellung eines Nahverkehrsplans ist für die Aufgabenträger Pflicht. Die gesetzlichen Grundlagen zur Aufstellung von Nahverkehrsplänen werden in den einzelnen Ländern geregelt und sind demnach unterschiedlich. Trotz der Unterschiede können Gemeinsamkeiten festgestellt werden:

- Verpflichtung zur Aufstellung von Nahverkehrsplänen (Ausnahme Hamburg).
- Nahverkehrspläne sind Fach- bzw. Rahmenpläne.
- Nahverkehrspläne werden von den politischen Gremien der Gebietskörperschaften beschlossen und stellen eine Selbstbindung des Aufgabenträgers dar.
- Die Laufzeit der Nahverkehrspläne beträgt 5 Jahre.
- Verkehrsunternehmen wirken bei der Aufstellung der Nahverkehrspläne mit.
- NVP ist Voraussetzung für die Gewährung von Fördermitteln nach dem GVFG.
- Im NVP werden die verkehrlichen Ziele für eine angemessene Bedienung mit Angaben zur geplanten Bedienungs- und Beförderungsqualität und Maßnahmen zur Umsetzung festgelegt.
- NVP beinhaltet Angaben zu Kosten und Finanzierung sowie Investitionen.

Während der NVP für Aufgabenträger selbstbindend ist, hat der NVP nur beschränkte Bindungskraft für Verkehrsunternehmen und Genehmigungsbehörden.

Der Prozess zur Aufstellung eines Nahverkehrsplans läuft im Normalfall wie folgt ab:

1. Ziele und Rahmenbedingungen (werden von der politischen Ebene vorgegeben)
2. Bestandsaufnahme, Analyse vorhandenes/gewünschtes ÖPNV-Angebot
3. Prognose
4. Maßnahmenpaket (wird von der politischen Ebene beschlossen)
5. Bewertung/Abwägung (Analyse der verkehrlichen/finanziellen Auswirkungen)
6. Investitions- und Finanzierungsplan (wird von der politischen Ebene beschlossen)
7. Aufstellung des Nahverkehrsplans

Einflussmöglichkeiten auf den Inhalt des Nahverkehrsplans haben die Interessenvertreter der Behinderten bei der Vorgabe der Ziele und Rahmenbedingungen sowie bei der Aufstellung des Maßnahmenpaketes. Nur sehr begrenzten Einfluss haben die Interessenvertreter auf den Investitions- und Finanzierungsplan, welcher aber entscheidend für die Umsetzung der Maßnahmen ist. Somit kann festgestellt werden, dass die Berücksichtigung von Behinderteninteressen im NVP alleine noch keine Garantie für die tatsächliche Umsetzung der Maßnahmen ist. Daher dürfen die Erwartungen in den Nahverkehrsplan zur Erreichung der Barrierefreiheit nicht zu hoch sein, zumal die Verbindlichkeit des Nahverkehrsplans in der Praxis gegenwärtig noch nicht ausreichend ist.

In Zukunft besteht die Möglichkeit durch den von der EU eingeführten Wettbewerb im ÖPNV den barrierefreien Zugang zum ÖPNV zu verbessern. Der Erfolg des Nahverkehrsplans als Instrument zur Umsetzung von Barrierefreiheit ist abhängig von der Formulierung der Ziele und Maßnahmen. Wird im NVP eindeutig die barrierefreie Gestaltung des ÖPNV mit notwendigen und realisierbaren Maßnahmen festgeschrieben, dann kann dies über die Ausschreibung der Verkehre durchgesetzt werden.

Die Mitwirkung an der Aufstellung der Nahverkehrspläne ist das wichtigste Instrument zur Durchsetzung der Interessen von Behinderten im ÖPNV. Der NVP bietet die Chance zur Erreichung einer schrittweise barrierefreien Gestaltung des ÖPNV. Eine Garantie für die Umsetzung ist der NVP aber nicht, denn die Finanzierungsfrage von Maßnahmen zur barrierefreien Gestaltung des ÖPNV wurde nicht geregelt. In Zeiten knapper Kassen bei den Kommunen dürfen die Erwartungen nicht zu hoch sein, die Maßnahmen werden wohl eher nur Schritt für Schritt umgesetzt werden können.

#### **4. Das 3. Instrument des BGG: Zielvereinbarungen<sup>5</sup>**

In § 5(1) des BGG wird den anerkannten Verbänden die Möglichkeit gegeben, Zielvereinbarungen mit Unternehmen bzw. Unternehmensverbänden zur Erreichung der Barrierefreiheit zu treffen: *„Soweit nicht besondere gesetzliche oder verordnungsrechtliche Vorschriften entgegenstehen, sollen zur Herstellung der Barrierefreiheit Zielvereinbarungen zwischen Verbänden, die nach § 13 Abs. 3 anerkannt sind, und Unternehmen oder Unternehmensverbänden der verschiedenen Wirtschaftsbranchen für ihren jeweiligen sachlichen und räumlichen Organisations- oder Tätigkeitsbereich getroffen werden. Die anerkannten Verbände können die Aufnahme von Verhandlungen über Zielvereinbarungen verlangen.“*<sup>6</sup>

Folgende Thesen können in Bezug zu den Zielvereinbarungen formuliert werden:

- Zielvereinbarungen stellen das Kernstück des BGG bezogen auf den ÖPNV dar.
- Zielvereinbarungen sollten mit Verkehrsunternehmen und mit Aufgabenträgern – sofern diese Unternehmen sind – angestrebt werden.
- Zielvereinbarungen können eine sinnvolle Vorarbeit für die Erstellung von Programmen der Eisenbahnen sein.
- Zielvereinbarungen können eine sinnvolle Vorarbeit für die Erstellung von Nahverkehrsplänen sein, insbesondere wenn eine Neufassung der Nahverkehrspläne in nächster Zeit nicht ansteht.

## 5. Ausblick<sup>7</sup>

Das BGG stellt einen Balanceakt dar zwischen:

- sehr weitgehenden inhaltlichen Ansprüchen und
- dem Wunsch der Umsetzung unter den Prämissen der Deregulierung und Bürokratievermeidung.

Für die zukünftige Gestaltung des ÖPNV können folgende Thesen formuliert werden:

- *„Das BGG ist ein Meilenstein bei der Neufestsetzung gesellschaftlicher Prioritäten.*
- *Zu den bisherigen politischen Kernzielen des ÖPNV-Ausbaus (Entlastung der Innenstädte, Mobilitätssicherung, Umweltentlastung, Verkehrssicherheit) kommt mit dem gesetzlich definierten Ziel der Barrierefreiheit ein neuer Schwerpunkt hinzu.*
- *Den Anforderungen der Barrierefreiheit wurde schon bisher bei Neubauten eher entsprochen als beim Umbau bestehender Strukturen. Der zukünftige Schwerpunkt liegt im Umbau bestehender Strukturen.*
- *Planer sind gefordert, die Barrierefreiheit als grundsätzliche Anforderung in den Mittelpunkt aller Entwurfsüberlegungen zu stellen. So genannte Sachzwänge sind aus dieser Perspektive neu zu bewerten.*
- *Technische und betriebliche Regelungen sind unter dem Aspekt „Barrierefreiheit“ neu zu durchdenken und bei Bedarf den neuen Prioritäten entsprechend anzupassen.“<sup>8</sup>*

## 6. Impressum

Verfasser der vorliegenden Broschüre ist:

Dipl.-Geogr. Markus Rebstock  
Fachbereich Verkehrs- und Transportwesen  
Altonaer Straße 25

Fachhochschule Erfurt

Tel: 0361/6700 655  
em@il: rebstock@verkehr.fh-erfurt.de

## 7. Quellennachweise

---

- <sup>1</sup> **Paland, Norbert (2002):** *Das Behindertengleichstellungsgesetz (BGG): Ziele, Inhalte, Perspektiven und besondere Instrumente für den ÖPNV.*- Referat im Rahmen der ÖPNV-Konferenz am 03.06.2002 in Nürnberg
- <sup>2</sup> **Lindner, Peter (2002):** *Die Instrumente für Barrierefreiheit im Nahverkehr: Programme, Nahverkehrspläne und Zielvereinbarungen.*- Referat im Rahmen der ÖPNV-Konferenz am 04.06.2002 in Nürnberg
- <sup>3</sup> **Engel, Ellen (2002):** *Das 1. Instrument des BGG: Programme für die Eisenbahnen - Die Berücksichtigung der Belange mobilitätsbehinderter Fahrgäste in Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft.*- Referat im Rahmen der ÖPNV-Konferenz am 03.06.2002 in Nürnberg
- <sup>4</sup> **Mietzsch, Oliver (2002):** *Das 2. Instrument des BGG: Nahverkehrspläne - Nahverkehrspläne als Instrument der kommunalen Aufgabenträger zur Gestaltung des (barrierefreien) ÖPNV.*- Referat im Rahmen der ÖPNV-Konferenz am 03.06.2002 in Nürnberg
- <sup>5</sup> Quelle vgl. Angaben in Quellennachweis 2
- <sup>6</sup> **Haak, Karl Hermann (2002):** *Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen und zur Änderung anderer Gesetze.*- <http://www.behindertenbeauftragter.de/download/gleichstellungsgesetz.htm>, abgerufen am 09.07.2002, Berlin
- <sup>7</sup> Quelle vgl. Angaben in Quellennachweis 2
- <sup>8</sup> Quelle vgl. Angaben in Quellennachweis 2

Das InnoRegio-Projekt „Entwicklung und Erprobung von Maßnahmen zur barrierefreien Erschließung der Talsperrenregion am Rennsteig“ wird vom Bundesministerium für Bildung und Forschung gefördert.

