

Barrierefreier ÖPNV und Fernverkehr

Vorstellung der Auswertung von 65 Nahverkehrsplänen in Deutschland zum Thema Barrierefreiheit

Deutscher Bahnkunden-Verband e. V.
Bundesverband
Wilmsdorfer Straße 113/114, 10627 Berlin
www.bahnkunden.de | buero@bahnkunden.de



→ Diese Präsentation finden Sie auch auf unserer Webseite www.bahnkunden.de



Wer ist der Deutsche Bahnkunden-Verband e. V.?

- Motto: Für die Belange der Fahrgäste und Güterkunden in Deutschland
- Gegründet 1990 als „Pro Bahn - Hauptverband der DDR“
- Seitdem gemeinnützig und als besonders förderungswürdig anerkannt
- Ausschließlich ehrenamtliche Mitarbeit
- Finanzierung durch Mitgliedsbeiträge und Spenden der Mitglieder
- Mitglied im Europäischen Fahrgastverband, Verbraucherzentrale Bundesverband, Allianz pro Schiene, Klima-Bündnis, Klima-Allianz
- Etwa 300 Einzelmitglieder und 46 Vereine, Verbände, Bürgerinitiativen, Fördermitglieder (zusammen rund 16.000 Mitglieder)
- Wichtiger Baustein ist die Zusammenarbeit und der Austausch innerhalb des Verbandes und mit externen Verbänden, um mehr mediale Beachtung im Sinne der Fahrgäste zu finden.
- Webseite www.bahnkunden.de

(§ 8 (3) Personenbeförderungsgesetz 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. Im Nahverkehrsplan werden Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen. Bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans sind [...] frühzeitig zu beteiligen [...] Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte, Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste und Fahrgastverbände anzuhören. Ihre Interessen sind angemessen und diskriminierungsfrei zu berücksichtigen. [...]

Untersucht wurden 65 Nahverkehrspläne auf die Erfüllung der Forderung zur Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit im öffentlichen Personennahverkehr bis 1.1.2022 oder alternativ bei Ausnahmen der konkreten Benennung und Begründung von Ausnahmen sowie die Beteiligung von Behindertenbeauftragten/Behindertenverbänden.

Ausgewertet wurden ...

Ort	letzter Plan ist aus dem Jahr	Frist 1.1.2022 wird eingehalten?	Benennung und Begründung von Ausnahmen	Aussagen über konkrete zeitliche Vorgaben zur Umsetzung	Aussagen über erforderliche Maßnahmen	Anhörung erfolgt und dokumentiert
Baden-Württemberg						
Mannheim	2016					
Karlsruhe	2018					
Reutlingen	2014					
Weil am Rhein	2018					
Ettlingen	2010					
Bayern						
München	2019					
Nürnberg	2017					
Augsburg	2015					
Rosenheim	2019					
Kaufbeuren	2008					
Forchheim	2017					
Brandenburg						
Cottbus	2019					
Neuruppin	2017					
Eisenhüttenstadt	2021					
Potsdam	2020					
Kyritz	2014					
Hessen						
Wiesbaden	2015					
Fulda	2020					
Oberhessen	2019					
Mecklenburg-Vorpommern						
Rostock	2017					
Schwerin	2017					
Güstrow	2005					
Landkreis Westmecklenburg	2014					
Lk Vorpommern-Greifswald	2017					
Niedersachsen						
Hannover	2020					
Braunschweig	2020					
Landkreis Schaumburg	2019					
Landkreis Münsterland	2019					
Landkreis Vechta	2020					
Nordrhein-Westfalen						
Köln	2018					
Düsseldorf	2017					
Bottrop	2018					
Enepe-Ruhr-Kreis	2016					
Kreis Bergstraße	2020					

Ort	letzter Plan ist aus dem Jahr	Frist 1.1.2022 wird eingehalten?	Benennung und Begründung von Ausnahmen	Aussagen über konkrete zeitliche Vorgaben zur Umsetzung	Aussagen über erforderliche Maßnahmen	Anhörung erfolgt und dokumentiert
Rheinland-Pfalz						
Mainz	2019					
Ludwigshafen am Rhein	2018					
Landkreis Bad Dürkheim	2019					
Landkreis Südwestpfalz	2018					
Landkreis Birkenfeld	2014					
Saarland						
Saarbrücken	2018					
Landkreis Saarpfalz	2018					
Landkreis Merzig-Wadern	2017					
Sachsen						
Nahverkehrsraum Leipzig	2017					
Dresden	2014					
Vogtland	2014					
Region Obereibe	2019					
Görlitz	2016					
Sachsen-Anhalt						
Halle (Saale)	2018					
Magdeburg	2018					
Stendal	2017					
Landkreis Harz	2016					
Landkreis Salzlandkreis	2011					
Schleswig-Holstein						
Kiel	2018					
Lübeck	2019					
Kreis Schleswig-Flensburg	2017					
Landkreis Nordfriesland	2017					
Thüringen						
Greiz	2013					
Erfurt	2020					
Jena	2014					
Suhl	2014					
Weimar	2014					
Stadstaaten						
Berlin	2019					
Bremen	2014					
Hamburg	2013					

„Vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV“

Hinweise für die ÖPNV-Aufgabenträger zum Umgang
mit der Zielbestimmung des novellierten PBefG



Erarbeitet durch eine ad-hoc-Arbeitsgruppe der
Bundesarbeitsgemeinschaft ÖPNV
der kommunalen Spitzenverbände
September 2014

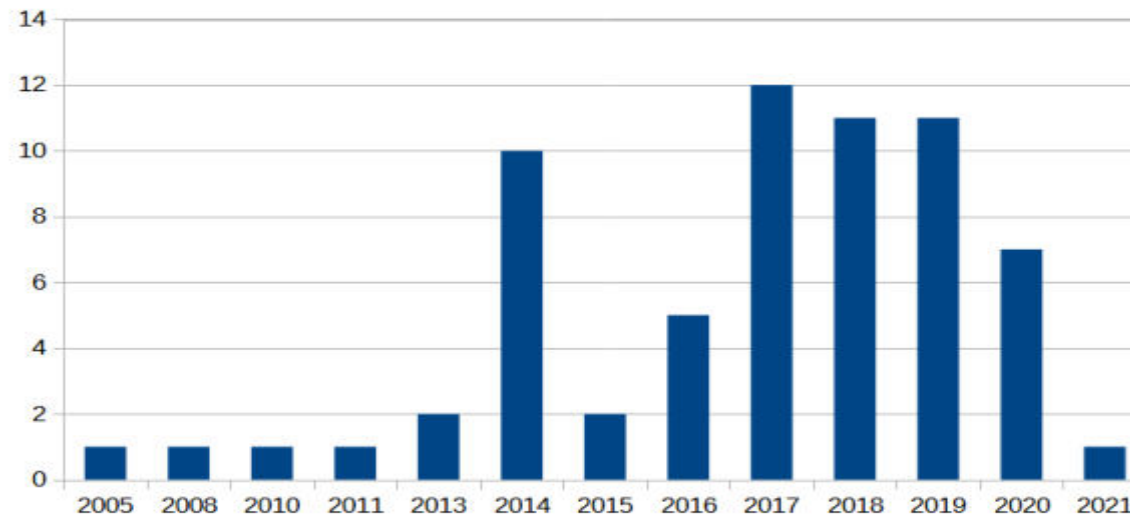
Seite 4: Kernaussagen

„Den kommunalen Aufgabenträgern wird empfohlen, sich an folgenden Kernaussagen zum Umgang [...] zu orientieren:

1. „Vollständige Barrierefreiheit zum 01.01.2022 ist eine politische Zielbestimmung: In Umsetzung der UN-Behindertenrechtskonvention soll die Barrierefreiheit im Öffentlichen Personennahverkehr in Deutschland zum 01.01.2022 umgesetzt werden.

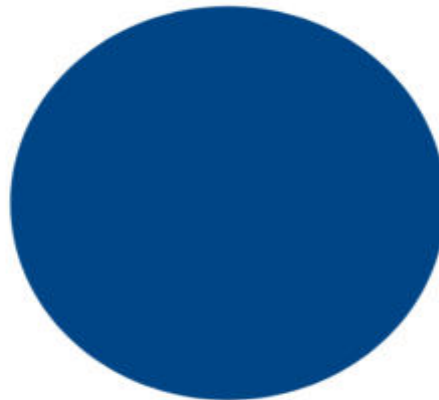
3. Die Aufgabenträger haben die Pflicht, sich mit der gesetzlichen Zielbestimmung zu befassen. [...] Kommen sie dieser Pflicht nach, sind sie keinem erhöhten Klagerisiko ausgesetzt. [...]

1) Erstellungsdatum der Nahverkehrspläne



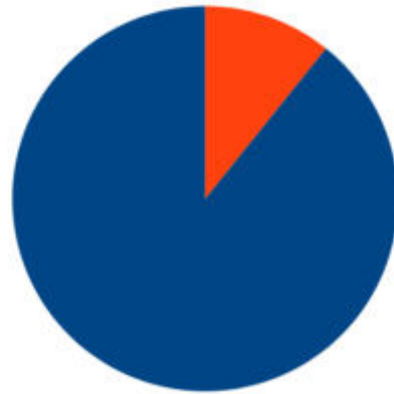
2) Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit bis 1.1.2022 abgeschlossen?

blau = nein = 65



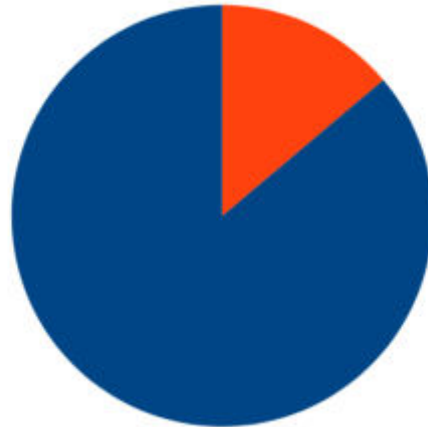
3) Benennung und Begründung von Abweichungen?

nein = 58, ja = 7



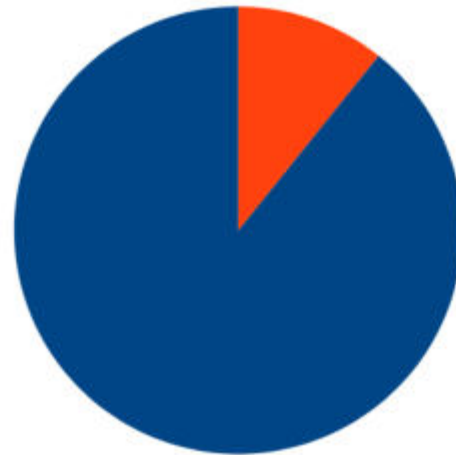
4) Aussagen über konkrete zeitliche Vorgaben zur Herstellung der Barrierefreiheit

nein = 56, ja = 9



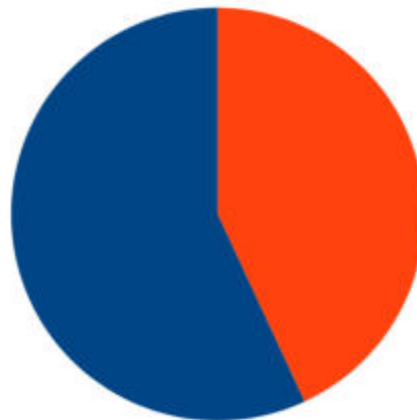
5) Aussagen über erforderliche Maßnahmen pro Haltestelle?

nein = 56, ja = 9



6) Anhörung der Behindertenbeauftragten/Behindertenverbände?

nein = 37, ja = 28



Fazit:

1. Die Notwendigkeit zur Barrierefreiheit im öffentlichen Personennahverkehr (Bahn, Bus, Fähre usw.) wird immer noch unterschätzt. Es mangelt an der Sensibilität für dieses Thema.
2. Es fehlt bisher der Wille, eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Stattdessen wurde nach dem Inkrafttreten zum 1.1.2013 daran gearbeitet, die Gesetzesforderungen zu verwässern und im eigenen Sinne umzuinterpretieren.
3. Die offenbar mangelnde gesetzliche Bindung war von Anfang an allen Beteiligten bekannt.
4. Es fehlt weiterhin an Ressourcen (Personal, Finanzen), um eine zeitnahe Umsetzung zu ermöglichen.
5. Selbst die geforderte Anhörung von Verbänden hat kaum stattgefunden.

Forderungen an die neue Bundesregierung:

1. Festsetzen eines neuen, verbindlichen Datums im parlamentarischen Prozess mit verbindlicher Beteiligung der Spitzenverbände für mobilitätseingeschränkte Menschen.
2. Durchsetzung der Barrierefreiheit nach dem „Design für alle“ für die gesamte Nutzerkette - von der Fahrplanauskunft bis zum Abschluss der Fahrt.
3. Die Bedürfnisse an Informationen und Hilfestellungen für alle mobilitäts-, sinnes-, lern- und psychisch beeinträchtigter Menschen sind zu berücksichtigen.
4. Einbindung der Informationen und Hilfestellungen (siehe 3.) in die Auskunft-, Verkaufs-/Buchungssysteme der Unternehmen.
5. Schaffung eines bundesweiten, einheitlichen und aktuellen Infrastrukturkatasters.
6. Berücksichtigung der Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit bei neuen Gesetzesvorhaben.
7. Prüfung der Umsetzung der Barrierefreiheit bei allen neuen Gesetzes/Verordnungen - analog dem bekannten Verfahren „finanzieller Aufwand“.

Einige Stilblüten zur Begründung, weil die Frist 1.1.2022 nicht eingehalten werden kann:

Jedoch ist die Umsetzung der hierzu erforderlichen Maßnahmenprogramme eine gesamtgesellschaftliche Aufgabe, die nur im Zusammenspiel [...] mit den jeweiligen Baulastträgern und den Verkehrsunternehmen gemeinsam erreicht werden kann. Sie steht unter dem Vorbehalt dessen, was von allen Beteiligten finanziell, personell und organisatorisch bis 2022 leistbar ist. Insbesondere für eine Realisierung von Barrierefreiheit durch Umrüstung bestehender Anlagen und Fahrzeuge schon vor den üblicherweise gängigen Modernisierungs- und Investitionszyklen benötigen die Aufgabenträger und die Baulastträger vom Bund und den Ländern eine sachgerechtere personelle und finanzielle Ausstattung.

„Der Wortlaut des § 8 Abs. 3 Satz 3 PBefG umschreibt das Verständnis des Gesetzgebers, dass mit dem Begriff der „vollständigen Barrierefreiheit“ nicht von einer vollständigen Nachbesserung des bestehenden ÖPNV-Systems schon bis 2022 ausgegangen wird, sondern von einer schrittweisen Umsetzung im Rahmen anstehender Modernisierungs- und Investitionsmaßnahmen und -zyklen.“

- „„Barrierefreiheit“ bleibt ein Prozess und wird sich auch in Zukunft mit dem Stand der Technik weiterentwickeln.“
- „ Der Anspruch ist somit, ein Optimum für möglichst viele Menschen zu erreichen. Eine „vollständige Barrierefreiheit“ im Sinne einer absoluten Freiheit von Hemmnissen für alle Formen von Mobilitätseinschränkungen ist dagegen auf absehbare Zeit (noch) nicht möglich.“
- „Die barrierefreie Gestaltung des ÖPNV ist ein Prozess der Annäherung an ein Ideal und ist ein Kompromiss zwischen den Bedürfnissen verschiedener Nutzergruppen.“
- „Die barrierefreie Ausstattung der Busse im Nahverkehrsraum kann wie bei den Haltestellen aufgrund des finanziellen und organisatorischen Aufwandes nur schrittweise erfolgen. Bei Neuanlage oder Umbau von Haltestellen ist auf eine barrierefreie Gestaltung zu achten.“
- „Die Realisierung dieser langfristigen Perspektive wird wesentlich von den zur Verfügung stehenden Haushaltsmitteln der öffentlichen Hand abhängen.“
- „Eine vollständige Umsetzung der Vorgabe laut § 8 Abs. 3 Satz 3 PBefG, wonach bis zum 01.01.2022 vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV zu erreichen ist, ist in keinem Bundesland möglich. Dafür reichen zum einen die Finanzierungsmöglichkeiten der Kommunen [...]auch die Fördermöglichkeiten nicht aus.“
- „Schrittweise ist die Barrierefreiheit, jeweils unter Beachtung der örtlichen Gegebenheiten, zu verwirklichen.“
- „Auf eine vollständig barrierefreie Haltestellengestaltung kann daher im Landkreis aus betrieblichen oder wirtschaftlichen Gründen verzichtet werden, wenn folgendes gilt:

- Haltestellen mit schwierigen räumlichen Verhältnissen (z. B. enge Straßenquerschnitte, unbefestigte Seitenstreifen im Regionalbusverkehr)
- Schwach frequentierte Haltestellen (< 15 Einsteiger pro Tag)
- Haltestellen, die sich in zumutbarer Entfernung einer barrierefreien Haltestelle der gleichen Linie befinden (Stadtverkehr).“
- Bezüglich der infrastrukturellen und barrierefreien Ausstattung der Bushaltestellen sind keine aktuellen Daten verfügbar.
- „Das Ziel, diese [Barrierefreiheit] bis 2022 zu erreichen, kann jedoch mit den absehbaren finanziellen und personellen Ressourcen noch nicht realisiert werden.“
- „Mit der Novellierung des PbefG sind die Aufgabenträger jedoch ausschließlich für die Planung, nicht aber für die Umsetzung der „vollständigen Barrierefreiheit“ zuständig.
- Eine barrierefrei Gestaltung einer Haltestelle erweist sich nur dann als zweckmäßig, wenn z. B. auch das Haltestellenumfeld barrierefrei gestaltet ist. [...] Eine weitere Ausnahme besteht, wenn die Anpassung der Infrastruktur in Einzelfällen aus technischen Gründen nicht möglich oder aus organisatorischen Gründen (z. B. Ruftaxiangebot) nicht erzielbar ist.
- „Betriebliche oder wirtschaftliche Gründe können Ausnahmen vom Ziel der Erreichung einer vollständig barrierefreien Gestaltung erforderlich machen.“
- Der barrierefreie Ausbau der Haltestellen ist noch nicht abgeschlossen. Bei den laufenden Vorhaben zum Straßenbau wird dieses berücksichtigt. Weitere Umbauten von Haltestellen erfolgen, abhängig von der Finanzierbarkeit, über die jährlichen Investitionsprogramme nach Prioritäten.