

# Wie ist die Zielsetzung einer vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV bis 01. Januar 2022 zu verstehen?

Prof. Dr. Christofer Lenz

VDV/WBO-Infoveranstaltung „Barrierefreiheit im ÖPNV – Ungelöste  
Finanzierungsfragen?“, Stuttgart, 08.05.2014

# UN-Behindertenrechtskonvention

## Verpflichtungen der Unternehmen

Ausnahmen

**Aufgabenträger**

Vollständige Barrierefreiheit

**DIN 18040-3**

PBefG-Novelle

**Träger der Straßenbaulast**

Anpassung von Nahverkehrsplänen

2022

Gestaltung der Haltestellen

Niederflurbusse

Sonderbordsteine

## I. PBefG-Novelle mit neuen Vorgaben zur Barrierefreiheit ( § 8 Abs. 3 Sätze 3 und 4 PBefG)

*„[...] Im Nahverkehrsplan sind die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs **bis zum 01.01.2022 eine vollständige Barrierefreiheit** zu erreichen.*

*Die in Satz 3 genannte Frist gilt nicht, sofern in dem Nahverkehrsplan **Ausnahmen konkret benannt und begründet** werden. [...]*“

## II. Was ist eigentlich Barrierefreiheit?

Anlagen und Verkehrsmittel sind barrierefrei ( § 3 BGG BW; § 8 Abs. 2 BGG), wenn sie

*„für Menschen mit Behinderung in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar [sind]“*

- ➔ Hilfsmittel (z.B. Klapp-Rampen) schaffen keine Barrierefreiheit.
- ➔ Im Einzelfall kann weiterhin fremde Hilfe nötig sein.

---

## III. Konkrete Anforderungen an die barrierefreie Gestaltung des ÖPNV

- Menschen mit Behinderung sollen die Verkehrsmittel genauso wie jeder andere Fahrgast betreten und wieder verlassen können.
- Berücksichtigung widerstreitender Interessen:
  - Anpassung bestehender Verkehrsnetze kann zu erheblichen finanziellen Lasten führen. Bei Bussen betrifft das praktisch alle Kommunen und Verkehrsunternehmen.
  - Umgestaltung des Straßenraums trifft jeden Verkehrsteilnehmer.

---

## III. Konkrete Anforderungen an die barrierefreie Gestaltung des ÖPNV (2)

- Blindenleitlinien und Aufmerksamkeitsfelder, akustische Signalgeber und ähnliche Vorrichtungen können noch mit relativ geringem Aufwand in die Infrastruktur integriert werden bzw. sind bereits vorhanden.
- **Hauptproblem** ist die Sicherstellung eines „**ebenerdigen**“ **Zugangs** zum Verkehrsmittel Bus.
- Ggf. auch Zugang zum Verkehrsmittel Straßenbahn

## IV. Barrierefreier Zugang zum Busverkehr

- Linienbusse dürfen eine Einstiegshöhe über Straßenniveau von max. 25 cm mit „Kneeling“ haben (ECE-R 107).
  - „Gefährliche“ Entwicklungen bei der Normierung: nach Entwurf DIN 18040-3 Vorgabe von max. 5 cm für Reststufe und Restspalt zwischen Bus und Haltestelle
- ➔ Einsatz erhöhter Sonderbordsteine notwendig. Erheblicher Aufwand zur Umgestaltung der Straßen.

---

## IV. Barrierefreier Zugang zum Busverkehr (2)

Praxisprobleme:

- Weitere Absenkung der Busse technisch nicht möglich.
- Hohe Bordsteine erhöhen die Gefahr des Aufsetzens.
- Straßenkörper verändert sich durch Spurrillen.

= Reststufen von 6 oder 7 cm.

Kann das „vollständige“ Barrierefreiheit sein?



## V. Rechtlicher Rahmen

- Bisher nur Forderung nach „*möglichst weitreichender Barrierefreiheit*“ ( § 9 Abs. 1 Satz 2 StraßG BW; § 11 Abs. 3 ÖPNVG BW).
  - Behindertengleichstellungsgesetze bezogen sich nur auf neu zu errichtende Anlagen und neu zu beschaffende Verkehrsmittel ( § 7 Abs. 2 BGG BW)
  - PBefG-Novelle: § 8 Abs. 3 Sätze 3 und 4 PBefG
- ➔ Im PBefG erstmals Vorgabe „vollständiger Barrierefreiheit“ und feste Frist zur Verwirklichung. Grundsätzl. harte Vorgabe!

## V. Rechtlicher Rahmen (2)

- § 8 Abs. 3 Sätze 3 und 4 PBefG auslegen:

*„[...] Im Nahverkehrsplan sind die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs **bis zum 01.01.2022 eine vollständige Barrierefreiheit** zu erreichen.*

*Die in Satz 3 genannte Frist gilt nicht, sofern in dem Nahverkehrsplan **Ausnahmen konkret benannt und begründet** werden. [...]*“

## V. Rechtlicher Rahmen (3)

- § 62 Abs. 2 PBefG auslegen

*„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.**“*

---

## V. Rechtlicher Rahmen (4)

### Relativierung der harten Vorgaben:

1. § 62 Abs. 2 PBefG: Öffnungsklausel für den Landesgesetzgeber
2. § 8 Abs. 3 Satz 4 PBefG: Öffnungsklausel für den NVP
3. Konkretisierungsbedürftiger Rechtsbegriff „Barrierefreiheit“

## VI. Öffnungsklausel für den Landesgesetzgeber ( § 62 Abs. 2 PBefG)

1. Verschiebung des Stichtags durch den Landesgesetzgeber möglich. Finanzielle Belastungen könnten so gemildert werden.

➔ Problemverlagerung in die Zukunft

2. Dauerhafte Ausnahmen: Landesgesetzgeber könnte Haltestellen wegen geringer Frequenz oder topografischer Besonderheiten von der Barrierefreiheit ausnehmen.

➔ allgemeine Tatbestände; politische Durchsetzbarkeit

➔ Konkrete und verlässliche Lösungen nur über Festlegungen im NVP

## VII. Öffnungsklausel für Aufgabenträger ( § 8 Abs. 3 Satz 4 PBefG)

1. **Keine materiellen Voraussetzungen: Nur konkrete Benennung und Begründung von Ausnahmen nötig!**
2. Bestehende Nahverkehrspläne können keine Ausnahmen i.S. von § 8 Abs. 3 Satz 4 PBefG begründen.
3. Anpassung von Nahverkehrsplänen ist notwendig.

➔ Größere Spaltmaße und Reststufen können durch technische Notwendigkeit oder Praxiserfahrung gerechtfertigt werden.

➔ Ausnahmen auch unter Kosten-Nutzen-Aspekten möglich.

## VIII. Umsetzung der Vorgaben in § 8 Abs. 3 Satz PBefG

### Verpflichtung des Aufgabenträger

1. Anpassung des Nahverkehrsplans gemäß § 12 Abs. 7 Satz 2 ÖPNVG BW spätestens nach Ablauf von 5 Jahren.
2. Konkretisierungsbefugnis des Plangebers
  - ➔ Unbestimmte Rechtsbegriffe: „Barrierefreiheit“ „ohne besondere Erschwernis“
  - ➔ Stand der Regeln der Technik
  - ➔ Entwurf der DIN 18040-3 als bloßer Anhaltspunkt
3. Festschreibung und Begründung von Ausnahmen!

## IX. Begrenzte Pflichten der Verkehrsunternehmen

1. Kein unmittelbarer Adressat
2. Mittelbare Wirkung über § 13 Abs. 2a Satz 1 PBefG
  - ➔ Gefahr der Versagung der Linienverkehrsgenehmigung
  - Verpflichtung nur soweit Einfluss der VU reicht (Busse)
  - Umgestaltung des Straßenraums ist Aufgabe des Trägers der Straßenbaulast (i.d.R. Städte und Gemeinden)
  - **Teilweise barrierefreier Busverkehr besser als kein Busverkehr!**
- ➔ **Versagung der Genehmigung wg. fehlender Barrierefreiheit des Straßenraums ist rechtswidrig.**



## X. Handlungsempfehlung

1. Aufgabenträger müssen handeln und Nahverkehrsplan anpassen.
2. Standards zur Barrierefreiheit sind dort zu definieren und zu begründen.
3. Konkrete Ausnahmen sind festzulegen und zu begründen!

*[bspw.: Gefahr des Aufsetzens; Bewährung im täglichen Verkehr; DIN als Soll-Vorgabe; Betroffene empfinden Gestaltung als barrierefrei!]*

Fazit: „Vollständige Barrierefreiheit“ kann rechtlich gestaltet werden!

Vielen Dank  
für Ihre Aufmerksamkeit!

Oppenländer Rechtsanwälte  
Partnerschaft  
Börsenplatz 1  
70174 Stuttgart

T + 49 (0) 711 / 6 01 87 - 0  
F + 49 (0) 711 / 6 01 87 - 222  
[www.oppenlaender.de](http://www.oppenlaender.de)

OPPENLÄNDER  
RECHTSANWÄLTE

