



ZIEL 2022: VOLLSTÄNDIGE BARRIEREFREIHEIT IM ÖPNV

Umsetzung, Finanzierung und Grenzen

Bis der ÖPNV vollständig barrierefrei ist, muss noch viel passieren. Erst wenn bauliche und betriebliche Komponenten zusammenwirken, entsteht ein barrierefreies Gesamtsystem. Da sich nicht immer alle Anforderungen an die Barrierefreiheit erfüllen lassen, sind in den kommunalen Nahverkehrsplänen die realisierbaren Maßnahmen zu vereinbaren. Nur so kommen wir dem Ziel einer „vollständigen“ Barrierefreiheit bis zum Jahr 2022 möglichst nahe. Hierfür braucht es insbesondere zusätzliche finanzielle Mittel und Förderprogramme auf Landesebene.



Dipl.-Ing. Meinhard Zistel

ist seit 2013 beim Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. (VDV) in Köln als Fachbereichsleiter für ÖPNV-Finanzierung, Demografie und ländliche Räume tätig. Zuvor hat er als wissenschaftlicher Mitarbeiter an der Technischen Universität Dresden und bei der VerkehrsConsult Dresden-Berlin GmbH (VCDB) insbesondere an der Erstellung von ÖPNV-Angebotskonzepten in städtischen und ländlichen Verkehrsräumen mitgewirkt.
zistel@vdv.de

Im Herbst 2012 hat der deutsche Gesetzgeber das Ziel festgelegt, dass der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) ab dem 1. Januar 2022 vollständig barrierefrei ist. Deutlich mehr als die Hälfte der Zeitspanne für diese wichtige und langfristige Aufgabe ist inzwischen vergangen. Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen haben zur Verbesserung der Barrierefreiheit weiterhin umfassende Aufgaben vor sich. Bei

frühzeitiger Planung verursacht manche Maßnahme zur Verbesserung der Barrierefreiheit keine zusätzlichen Kosten. Oft ist allerdings ein erheblicher Einsatz finanzieller Mittel erforderlich, und zwar nicht nur einmalig, sondern langfristig. Diese Daueraufgabe sollte bei den derzeitigen Diskussionen über das allgemeine Niveau von Fahrpreisen und die wichtigen Fahrgeldeinnahmen nicht außer Acht gelassen werden.

Regelungen zur Barrierefreiheit im ÖPNV

Im Rahmen der Änderung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) wurde im Herbst 2012 der Begriff der „vollständigen Barrierefreiheit“ in § 8 des Gesetzes aufgenommen. Die sehr kategorisch wirkende Formulierung hat zu Unsicherheiten und Missverständnissen bei der Interpretation zum Umfang wie auch den Adressaten dieser Verpflichtung geführt. Dies mag sicherlich auch der hohen politischen Relevanz des Themas geschuldet sein.

Die Vorschrift richtet sich nicht unmittelbar an die Verkehrsunternehmen, sondern an die für die Aufstellung der Nahverkehrspläne (NVP) zuständigen kommunalen Aufgabenträger. Im föderalen System der Bundesrepublik Deutschland sind grundsätzlich die Länder für den ÖPNV und seine Finanzierung verantwortlich. Die Zuständigkeit der Länder wurde im Jahr 2017 bei der Neuordnung der Bund-Länder-Finanzbeziehungen ab dem Jahr 2020 erneut politisch bestätigt. Über ihre ÖPNV-Gesetze auf Landesebene delegieren die Länder die Verantwortung für den straßengebundenen ÖPNV zumeist auf die Kreise und kreisfreien Städte beziehungsweise auf kommunale Zweckverbände. Die Aufgaben- und Ausgabenverantwortung für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) verbleibt zumeist auf Landesebene oder bei kommunalen Zweckverbänden.

Dennoch müssen sich auch die Verkehrsunternehmen zur Auslegung und zu Umsetzungsmöglichkeiten und -grenzen einer „vollständigen Barrierefreiheit“ positionieren: Verkehrsunternehmen sind nach dem PBefG bei der Aufstellung der Nahverkehrspläne auf Kreis- oder Landesebene frühzeitig zu beteiligen. Erst die im beschlossenen NVP dargestellten konkreten Maßnahmen können sich auf Verkehrsunternehmen und Baulastträger auswirken. Der Begriff Barrierefreiheit ist bereits in § 4 des Behindertengleichstellungsgesetzes (BGG) definiert. Die Umsetzung der Barriere-

freiheit knüpft vorrangig an Infrastruktur und Fahrzeuge an und bedeutet, dass grundsätzlich alle baulichen und sonstigen Anlagen, Verkehrsmittel, akustischen und visuellen Informationsquellen und Kommunikationseinrichtungen für behinderte Menschen in der allgemein üblichen Weise „ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe auffindbar, zugänglich und nutzbar sind“. Wie sich aus der Begrenzung der gesetzlichen Formulierung ergibt, meint der Begriff „vollständig“ nicht, dass das Ziel des Nahverkehrsplans eine barrierefreie Nutzung für jede denkbare Art der Behinderung sein muss.

Die Behindertengleichstellungsgesetze der 16 Länder flankieren das BGG und regeln die Voraussetzungen zur Herstellung der Barrierefreiheit auf Landesebene. Sie weisen grundsätzlich auf die entsprechenden ÖPNV-Gesetze der Länder hin, die sich im Punkt „Barrierefreiheit“ wiederum auf die Definition des BGG oder der landesrechtlichen Behindertengleichstellungsgesetze beziehen.

Ebenso wie im BGG des Bundes sind für eine barrierefreie Ausgestaltung die jeweiligen fachgesetzlichen Konkretisierungen, zum Beispiel im Bauordnungsrecht, maßgebend. Bei der Berücksichtigung der Belange mobilitätseingeschränkter Menschen wird sehr oft auf DIN-Normen verwiesen, in denen konkrete Anforderungen behinderter Menschen an die zu bauende Umwelt formuliert sind. Einschlägige Rechtsvorschriften verweisen gern durch „Technikklauseln“ auf Regeln der Technik. Dies sind keine rechtsverbindlichen Vorschriften, sondern beschreiben ein bestimmtes, in einer Gesellschaft erreichtes Entwicklungs- und Erfahrungsniveau. Da sich dieses schneller weiterentwickelt als Gesetze, sehen Rechtsvorschriften im Regelfall davon ab, einen solchen Stand selbst als verbindliche Anforderung zu regeln.

Systematische Abstimmung von Haltestelle und Fahrzeug

Um eine barrierefreie Zugänglichkeit und Nutzbarkeit zu gewährleisten, sind Haltestellen und Fahrzeuge systemisch aufeinander abzustimmen. Die Höhe der Haltestelle muss daher an die Fußbodenhöhe der eingesetzten Fahrzeuge angepasst werden oder umgekehrt. Bauliche und betriebliche Maßnahmen müssen zusammenpassen, denn isolierte Einzelprojekte helfen oft nicht. Barrierefreiheit setzt daher, vor allem bei Um- und Ausbau von Infrastruktur, sorgfältige Konzeption und Planung voraus.

Während im schienengebundenen ÖPNV meist eine enge Verzahnung bei den eingesetzten Fahrzeugen und der vorhandenen oder zu erstellenden Infrastruktur besteht, ist dies im Bereich des straßengebundenen ÖPNV in einem wesentlich geringeren Umfang gegeben. Für die Baulasträger gestaltet sich die Aufgabe einer passenden baulichen Gestaltung von Haltestellen vor allem im Regionalbusverkehr grundsätzlich schwierig, da dort sehr häufig unterschiedliche Fahrzeugtypen zum Einsatz kommen. Problematisch können aber auch Haltestellen im Stadtverkehr sein, die gleichzeitig von Regionalbuslinien bedient werden. Für eine möglichst barrierefreie Gestaltung bietet es sich daher grundsätzlich an, die Vielfalt der eingesetzten Bahn- und Bustypen zu reduzieren oder baulich differenzierte Lösungen umzusetzen.

Auch wenn die im Wesentlichen für sensorisch und mobilitätseingeschränkte Menschen aufgestellten Normen suggerieren, dass eine barrierefreie Nutzung des ÖPNV grundsätzlich „vollständig“ möglich ist, gibt es dennoch Rahmenbedingungen, die eine uneingeschränkte barrierefreie Zugänglichkeit und Nutzung des ÖPNV verhindern. Dabei geht es insbesondere um bestimmte Beeinträchtigungen sensorisch eingeschränkter oder mobilitätseingeschränkter Menschen sowie die räumlichen oder technischen Gegebenheiten vor Ort. Zudem werden an den ÖPNV auch Anforder-



© Marc-Andre17 (CC BY-SA 4.0)

ungen herangetragen, die mit dem Thema Barrierefreiheit konkurrieren. Im Innenraum von Elektrobussen wird zum Beispiel Platz für die Batterien benötigt. Dies kann – je nach technischer Lösung – dazu führen, dass sich die Rangierfläche für Rollstühle und Rollatoren verkleinert und damit die Barrierefreiheit im Innenraum des Busses verschlechtert.

Da sich unter Umständen nicht alle Anforderungen an die Barrierefreiheit erfüllen lassen, sind in Abstimmung mit den kommunalen Aufgabenträgern und Behindertenvertretern die örtlich realisierbaren Maßnahmen zu vereinbaren, um dem Ziel der Barrierefreiheit möglichst nahe zu kommen. Die Einschränkungen sind vom Aufgabenträger als Ausnahmen im Nahverkehrsplan konkret zu benennen und zu begründen.

Berücksichtigung von Barrierefreiheit bei der Aufstellung und Umsetzung von Nahverkehrsplänen

Bei der Erstellung des NVP sind die „vorhandenen Unternehmer“ nach § 8 Abs. 3 Satz 5 PBefG frühzeitig zu beteiligen. Sie können in mehreren Arbeitsschritten und zu vielfältigen Aspekten Stellung nehmen, darunter auch zu Aspekten der Barrierefreiheit. Am Beteiligungsprozess teilnehmen können

alle Verkehrsunternehmen, die im Planungszeitraum des NVP eine Liniengenehmigung nach § 42 PBefG besitzen und somit mindestens eine Haltestelle im Planungsraum bedienen. Daher sollte die Beteiligung der Unternehmen bei den einzelnen Planungsphasen bereits zu Beginn der Aufstellung

geklärt sein. Sollte ein Verkehrsunternehmen der Aufforderung zur Beteiligung oder Stellungnahme nicht nachkommen, so wirkt sich dies nicht auf die Gültigkeit des NVP aus.

Für die Aufgabenträger ist bei der Nahverkehrsplanung handlungsleitend, dass die Belange der mobilitätseingeschränkten Menschen berücksichtigt werden – mit dem Ziel, bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Die nunmehr vom Aufgabenträger abzuarbeitenden einzelnen Prozessschritte sind hierbei:

- Ziel „vollständige Barrierefreiheit bis 2022“ in den NVP aufnehmen
- Standards an die Barrierefreiheit von Infrastruktur (insbesondere Haltestellen), Fahrzeugen und Fahrgastinformation definieren
- Bestandsaufnahme der vorhandenen Infrastruktur (Haltestellen), Fahrzeuge und Fahrgastinformation vornehmen
- Handlungsbedarf ermitteln (Schwachstellenanalyse), einschließlich einer Kostenkalkulation
- Prioritäten für die Umsetzung der Barrierefreiheit festlegen
- Maßnahmen und Investitionen planen, Finanzierungsmöglichkeiten klären
- Ausnahmen der Barrierefreiheit festlegen

Der Weg zur Barrierefreiheit sollte als ein Annäherungsprozess an ein Ideal sowie als Kompromiss zwischen den Bedürfnissen unterschiedlicher Personengruppen verstanden werden. Eine Freiheit von Hemmnissen für alle Formen von Behinderungen ist realistischweise nicht zu erreichen. Diese Position deckt sich mit den Vorstellungen der Ad-hoc-Arbeitsgruppe der Bundesarbeitsgemeinschaft ÖPNV der kommunalen Spitzenverbände.

Verkehrsunternehmen sollten sich daher positionieren, in welcher Form die Barrierefreiheit bei Bahnen und Bussen umgesetzt sowie finanziert werden soll. Inwieweit sich dies unter den örtlichen Gegebenheiten realisieren lässt, ist im Rahmen der Bestandsaufnahme mit anschließender Schwachstellenanalyse zu prüfen. Nach Auffassung der Ad-hoc-AG der BAG ÖPNV ist der wichtigste und umfassendste Teil, den Ausbauzustand der Haltestellen zu erfassen. Hierzu empfiehlt sie den Aufbau eines Haltestellenkatasters. Fahrzeugseitige Vorgaben und deren Umsetzungszeiträume sollten wiederum gemäß der Ad-hoc-AG der BAG ÖPNV über Qualitätsvereinbarungen, Betrauungen oder Verkehrsverträgen mit den Verkehrsunternehmen festgelegt werden, die nachrichtlich in den NVP übernommen werden.

Aufgabenträger sollten nicht nur ein Kataster über den derzeitigen (barrierefreien) Ausbauzustand der Haltestellen

erstellen, sondern auch eine Übersicht über die im Einsatz befindlichen Fahrzeuge. Hierdurch lässt sich in der Schwachstellenanalyse prüfen, ob und unter welchen Voraussetzungen eine systemische Abstimmung von Haltestelle und Fahrzeugen notwendig und möglich ist. In das Haltestellenkataster ist auch das unmittelbare Umfeld der Haltestellen aufzunehmen. Andernfalls lässt sich nicht beurteilen, ob und in welcher Form der barrierefreie Umbau einer Haltestelle überhaupt möglich ist, zum Beispiel einer Haltestelle am unbefestigten Seitenstreifen.

Wesentlicher Kern der Analyse ist der zu ermittelnde Handlungs- und Kostenbedarf, wobei neben einmaligen Investitionskosten gegebenenfalls auch höhere laufende Personal- und Betriebskosten zu berücksichtigen sind. Um den notwendigen Handlungs- und Kostenbedarf für die vollständige Barrierefreiheit zu ermitteln, sollte der mögliche barrierefreie Endzustand für jede Haltestelle, für alle eingesetzten Fahrzeuge und die Fahrgastinformation in enger Abstimmung mit den Behindertenverbänden und Verkehrsunternehmen festgelegt und bestmöglich konkretisiert werden.

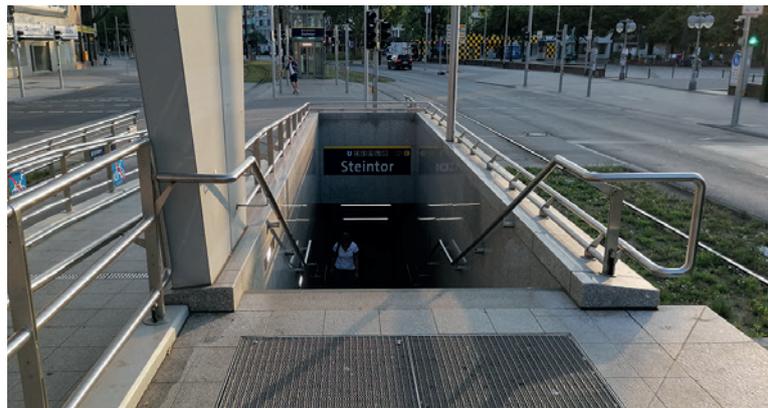
Angesichts der geschätzten hohen Umbaukosten, dem zeitlichen Umsetzungsziel Anfang 2022 und der Laufzeit der NVP ist zu erwarten, dass Aufgabenträger nach den Ergebnissen der Schwachstellenanalyse viele notwendige Umbaumaßnahmen offenlegen werden. Die ermittelten Maßnahmen müssen zeitlich gestaffelt und priorisiert werden. Dabei kann auch dringender Erneuerungsbedarf eine entsprechende Priorisierung rechtfertigen.

Die Priorisierung sollte in erster Linie nicht davon abhängig sein, ob die Barrierefreiheit „ohne Einschränkung umsetzbar“, „mit Einschränkung gegebenenfalls umsetzbar“ oder „nicht umsetzbar“ ist. In erster Linie ist die Priorisierung der erforderlichen Umbaumaßnahmen hinsichtlich bestimmter Kriterien vorzunehmen, die – einschließlich ihrer Reihenfolge – zwischen Aufgabenträger, Behindertenvertretern und Verkehrsunternehmen abgestimmt werden sollten. Für ländliche Regionen lässt sich beispielsweise festlegen, dass die Erschließung einer kleinen Ortschaft zunächst mit mindestens einer barrierefreien Haltestelle gewährleistet sein soll. Eine derartige erste Priorisierung ist in einem weiteren Schritt unter Berücksichtigung der Nutzenpunkte im Verhältnis zu den Kosten abzuwägen.

Die im Nahverkehrsplan vorgesehenen Maßnahmen können Aufgabenträger, Baulastträger, Verkehrsunternehmen und Behindertenvertreter nur gemeinsam umsetzen. Die Umsetzung steht unter dem Vorbehalt des vonseiten aller Beteiligten finanziell, personell und organisatorisch Möglichen und Leistbaren. Hierzu bedarf es der intensiven sowie kontinuierlichen

lichen Abstimmung. Falls sich die Anforderungen der Barrierefreiheit gar nicht oder nur mit einem unverhältnismäßigen Mehraufwand erfüllen lassen, sollten die konkreten Ausnahmen im NVP benannt und begründet werden. Begründende Ausnahmen im NVP könnten beispielweise sein:

- Haltestellen mit schwierigen räumlichen Verhältnissen
- Haltestellen, die ausschließlich mit flexiblen Bedienformen bedient werden
- Haltestellen mit sehr geringem Fahrgastaufkommen
- Haltestellen ohne ausgewiesenem oder saisonalem Bedarf
- Zeitlich befristete Ersatz-Haltestellen
- Bushaltestellen, die ausschließlich für den Schienenersatzverkehr vorgehalten werden



© Clic (CC BY-SA 4.0)

Finanzierung von Umbaumaßnahmen für die Barrierefreiheit im ÖPNV

Jedes geförderte Bauvorhaben verbessert die Barrierefreiheit. Beim barrierefreien Umbau von Verkehrsanlagen und der Beschaffung barrierefreier Bahnen und Busse wurden seit den 1990er-Jahren große Fortschritte erzielt. Dennoch hat sich aufgrund einer verringerten Förderung der öffentlichen Hand ein Nachholbedarf an Erneuerungsinvestitionen aufgebaut, der bundesweit im hohen einstelligen Milliardenbereich liegt. Nach einer Kostenschätzung des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. (VDV) ergeben sich allein für die Umsetzung vollständiger Barrierefreiheit für den ÖPNV noch ausstehende Gesamtinvestitionskosten in Höhe von rund 20,5 Mrd. Euro (VDV 2015).

Bei dieser Kostenabschätzung ist zu berücksichtigen, dass hierbei teilweise Annahmen getroffen wurden, da insbesondere über die Anzahl der in Deutschland vorhandenen Haltestellen und der davon barrierefrei ausgebauten Haltestellen keine statistischen Daten existieren. Da viele unterschiedliche Parameter und örtliche Gegebenheiten die Kosten für den barrierefreien Umbau von Haltestellen beeinflussen, wurden Durchschnittskosten abgeschlossener Umbaumaßnahmen angesetzt. Ob sich die Maßnahmen umsetzen lassen, hängt maßgeblich von den Fördermöglichkeiten ab. Ein Wegfall öffentlicher Fördermöglichkeiten würde zwangsläufig dazu führen, dass es erst sehr viel später als im vom Gesetzgeber gewünschten Zeitraum und Umfang zum barrierefreien Ausbau kommt.

Investitionshilfen von Bund und Ländern für Verkehrsinfrastruktur sind ein verkehrspolitisches Steuerungsinstrument, um Qualität und Attraktivität der Verkehrs- und Betriebsanlagen zu steigern. Die Finanzhilfen des Bundes an die Länder nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) umfassen vorrangig Großvorhaben in Verdichtungsräumen. Förderfähig sind kommunale Vorhaben sowie Vorhaben der Deutschen Bahn AG und nichtbundeseigener Eisenbahnen. Mit Stand vom Oktober 2019 läuft ein Prozess zur Novellierung der jahrzehntelang inhaltlich identischen Regelungen des GVFG. Der Bund stockt die Mittel von derzeit 333 Mio. Euro pro Jahr auf 665 Mio. Euro im Jahr 2020, 1 Mrd. Euro ab dem Jahr 2021 und 2 Mrd. Euro ab dem Jahr 2025 auf. Zudem passt er die Förderbedingungen an die Anforderungen von Klimaschutz und Luftreinhaltung an. Dies umfasst voraussichtlich eine Absenkung der bisherigen Förderschwelle von 50 Mio. Euro zuwendungsfähigen Kosten je Vorhaben, die Aufnahme einer Förderung von Grunderneuerung an bestehenden Verkehrsanlagen sowie eine Förderung von straßenbündigen Bahnkörpern – also von Straßenbahnen, die den Verkehrsraum anderer Verkehrsteilnehmer nutzen.

Bund und Länder haben bei der Neuordnung der Bund-Länder-Finanzbeziehungen ab dem Jahr 2020 die Finanzierungsverantwortung der Länder für Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur bekräftigt. Sie gilt seit der Föderalismusreform I im Jahr 2007. Mit der Neuregelung des bundes-

1

Entwicklung der investiven Finanzhilfen des Bundes an die Länder für kommunalen Straßenbau und ÖPNV



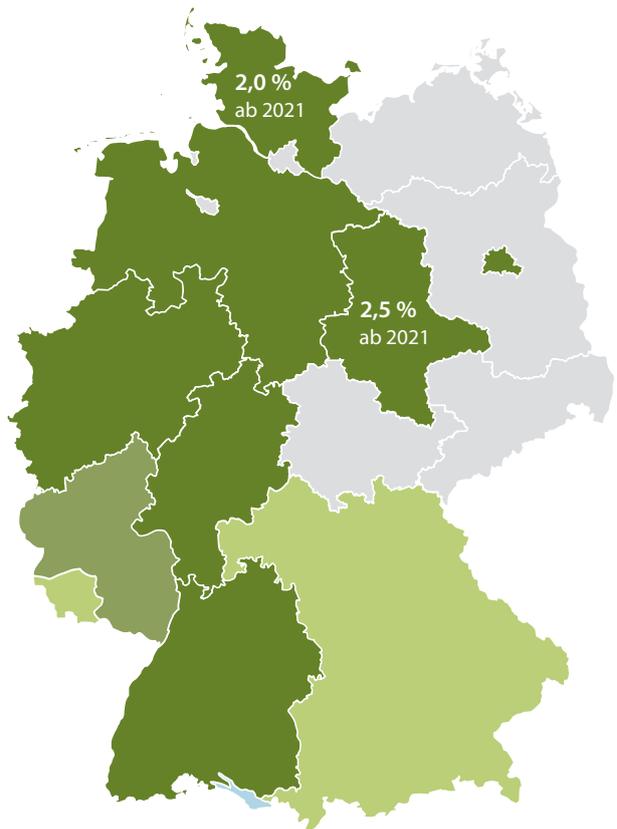
staatlichen Finanzausgleichs erhalten die Länder ab 2020 mehr Umsatzsteuer vom Bund. Die Entflechtungsmittel des Bundes für Investitionen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden enden damit am 31. Dezember 2019 und werden nicht verlängert (siehe Abb. 1).

Maßgebend sind hierfür landesspezifische Regelungen, die seit der Föderalismusreform I ab 2007 erlassen wurden, die sogenannten Landes-GVFG. Sie regeln die Verwendung der Entflechtungsmittel des Bundes im jeweiligen Land beziehungsweise ab 2020 der entsprechenden Landesmittel. Dabei setzen die Länder unterschiedliche investive Schwerpunkte und fördern bislang vorrangig den Neu- und Ausbau kommunaler Straßeninfrastruktur und Investitionsvorhaben im ÖPNV, Rad-, Eisenbahn- und Schienengüterverkehr. Die Landesmittel werden im Bereich ÖPNV vor allem für emissionsarme Linienbusse, Straßen- und Stadtbahnfahrzeuge, Haltestellen, Schienenwege, Busspuren und Maßnahmen zum Herstellen der Barrierefreiheit verwendet.

In geförderten Gesamtvorhaben sind die baulichen Anlagen stets nach den neuesten technischen Anforderungen zu gestalten. Somit lässt sich der barrierefreie Neu- und Ausbau von ÖPNV-Infrastruktur mit Mitteln aus dem GVFG-Bundesprogramm und mit Mitteln nach Maßgabe landesrechtlicher Regelungen fördern. Mit Stand vom Dezember 2019 haben erst sieben Länder verbindliche Nachfolgeregelungen für die Entflechtungsmittel-Nachfolge ab 2020 erlassen (siehe Abb. 2). Baden-Württemberg erhöht die finanzielle Ausstattung seines Landes-GVFG ab dem Jahr 2020 von 165 Mio. Euro auf 320 Mio. Euro. Die Aufstockung um 155 Mio. Euro erfolgt aus Mitteln des Landes und des kommunalen Finanzausgleichs. Im Regelfall bleibt die Mittelhöhe jedoch konstant oder wurde geringfügig aufgestockt. Angesichts der seit 2007 konstanten Mittel und seitdem kontinuierlich gestiegenen Baupreise ist dies nicht bedarfs- und sachgerecht.

2

Stand langfristiger landesrechtlicher Nachfolgeregelungen für die Entflechtungsmittel ab 2020



Sachstand landesrechtlicher Nachfolgeregelungen

- Gesichert | mit Dynamisierung
- Laufendes Gesetzgebungsverfahren
- Politische Absichtserklärung
- Ohne Aussagen zur Nachfolge

Quelle: VDV, eigene Darstellung, Stand Dezember 2019

Lediglich die landesrechtlichen Nachfolgeregelungen in Schleswig-Holstein und Sachsen-Anhalt sehen eine Dynamisierung der Mittel ab 2021 vor. Die Fortführung des langjährig stabilen Fundaments der ÖPNV-Finanzierung ist ab 2020 in einigen Ländern mit Stand zum Oktober 2019 noch mit großer Unsicherheit verbunden.

Neben den regulären Instrumenten zur Finanzierung von ÖPNV-Infrastruktur und -Fahrzeugen, über die die Länder verfügen, gibt es zusätzliche Förderprogramme, die sich gegebenenfalls bei Vorhaben der Barrierefreiheit nutzen lassen:

- Europäische Mittel aus dem Europäischen Fonds für Regionale Entwicklung (EFRE), die in Deutschland auf Ebene der Länder mit landesrechtlichen Förderrichtlinien umgesetzt werden

- Sonderprogramme von Bund und Ländern, zum Beispiel das Sondervermögen Kommunalinvestitionsförderungsfonds des Bundes von 2015 bis 2018, das Investitionsgesetz Kohleregionen von 2020 bis 2038

- Kreditbasierte Finanzierungsmodelle mit zinsgünstigen Förderkrediten der Europäischen Investitionsbank (EIB), Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW) oder der Landesbanken

Das Ziel „vollständiger“ Barrierefreiheit im ÖPNV benötigt somit weiterhin einen langen Atem und erfordert insbesondere auf Ebene der Bundesländer zukunftssichere Maßnahmen und zusätzliche finanzielle Mittel.

Literatur

Bundesarbeitsgemeinschaft ÖPNV der kommunalen Spitzenverbände, 2014: Vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV – Hinweise für die ÖPNV-Aufgabenträger zum Umgang mit der Zielbestimmung des novellierten PBefG.

Schäfer, Martin, 2019 : Gastkommentar – Barrierefreiheit nicht vergessen! Der Nahverkehr (4): 3

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V., 2015: Barrierefreiheit in der Nahverkehrsplanung gemäß PBefG. VDV-Mitteilung 7038. Köln.

- DIN 32974 Akustische Signale im öffentlichen Bereich – Anforderungen
- DIN 32975 Gestaltung visueller Informationen im öffentlichen Raum zur barrierefreien Nutzung
- DIN 32976 Blindenschrift – Anforderungen und Maße
- DIN 32984 Bodenindikatoren im öffentlichen Raum
- DIN 32986 Taktile Schriften und Beschriftungen – Anforderungen an die Darstellung und Anbringung von Braille- und erhabener Profilschrift

DIN-Normen zur Barrierefreiheit:

- DIN 18040-1 Barrierefreies Bauen – Teil 1: Öffentlich zugängliche Gebäude
- DIN 18040-3 Barrierefreies Bauen – Planungsgrundlagen – Teil 3: Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum

Hinweise und Richtlinien der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V. Köln:

- Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs (EAÖ)
- Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA)
- Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt)