



## **Bericht**

der Landesregierung

### **Barrierefreiheit im Nah- und Fernverkehr**

Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Drucksache 17/1883

**Federführend ist das Ministerium für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr**

Vorbemerkung der Landesregierung:

Barrierefreiheit ist die unabdingbare Voraussetzung für Teilhabe, Gleichstellung und Selbstbestimmung behinderter Menschen. Darüber hinaus ist Barrierefreiheit im öffentlichen Verkehr ein allgemeines Qualitätsmerkmal, das auch nicht behinderten Fahrgästen einen einfachen Zugang zum öffentlichen Verkehr ermöglicht. Deshalb ist es ein zentrales Ziel der Landesregierung, Barrierefreiheit im Sinne des Landesgesetzes zur Herstellung gleichwertiger Lebensbedingungen für Menschen mit Behinderungen umzusetzen. Dementsprechend wird bei Ausschreibungen, Auftragsvergaben und bei der Vergabe von Konzessionen durch das Land eingefordert, dass das Vorhaben barrierefrei gestaltet wird. Das gilt u. a im Bereich baulicher Maßnahmen, bei Verkehrsanlagen, Verkehrsmitteln und Verkehrsleistungen.

1. Welche landesrechtlichen Regelungen für die Berücksichtigung von Barrierefreiheit im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) gibt es? Stehen diese Regelungen unter Finanzierungsvorbehalt und wie wird dieser angewandt?

Wegen des Sachzusammenhanges wird auch die Frage 4 mit beantwortet

4. Welche bundesrechtlichen Regelungen für die Berücksichtigung von Barrierefreiheit im Öffentlichen Personenverkehr (ÖPV) gibt es? Stehen diese Regelungen einem Finanzierungsvorbehalt und wie wird dieser angewandt?

Bundesweit sind bei Infrastrukturmaßnahmen an Bahnhöfen mindestens die Anforderungen zur Erreichung einer möglichst weitreichenden Barrierefreiheit gemäß § 2 Abs. 3 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) zu beachten. Für Eisenbahn-Neufahrzeuge und für Bahnhöfe, die an den Strecken des transeuropäischen Eisenbahnnetzes liegen, gelten europaweit seit 2007 die Anforderungen aus den Technischen Spezifikationen Interoperabilität (TSI) „Zugänglichkeit für Personen mit eingeschränkter Mobilität“, die sogenannte „TSI PRM“.

Für den Busverkehr ist bundesweit das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) relevant. Nach § 8 Abs. 3 Satz 3 PBefG hat der Nahverkehrsplan die Belange behinderter und anderer Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigung mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs eine möglichst weitreichende Barrierefreiheit zu erreichen. Die Verkehrsunternehmen müssen nach § 12 Abs. 1 Nr. 1 c PBefG in ihrem Antrag auf Erteilung einer Genehmigung darlegen, wie diese barrierefreie Nutzung des beantragten Verkehrs entsprechend den Aussagen im Nahverkehrsplan erreicht wird. Die Genehmigung im ÖPNV kann nach § 13 Abs. 2a PBefG versagt werden, wenn der beantragte Verkehr nicht im Einklang mit dem Nahverkehr steht.

Nach dem Landesentwicklungsplan Schleswig-Holstein 2010 (LEP), der den fach- und ressortübergreifenden Rahmen für die räumliche Entwicklung des Landes vor-

gibt, sollen alle Lebensbereiche die besondere Situation von Menschen mit Behinderung berücksichtigen und dazu beitragen, dass Menschen mit Behinderung selbstverständlich und selbst bestimmt an allen gesellschaftlichen Bereichen teilhaben können. Hierzu zählt neben den Bereichen Wohnen, Arbeit und Freizeit auch die Mobilität.

Das Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Schleswig-Holstein (ÖPNVG) regelt, dass bei der Planung und Gestaltung der Verkehrsinfrastruktur, der Fahrzeuge und des ÖPNV-Angebotes neben den spezifischen Bedürfnissen der Benutzergruppen insbesondere die Belange von Personen mit Behinderungen und sonstigen Mobilitätsbeeinträchtigten zu berücksichtigen sind.

Im derzeit gültigen landesweiten Nahverkehrsplan (LNVP 2008 – 2012; Seite 61) heißt es: „Die Bahnhöfe in Schleswig-Holstein werden im Rahmen des Stationsprogramms weiter modernisiert.“ „Schwerpunkte der Maßnahmen in den kommenden Jahren sind die noch nicht modernisierten mittelgroßen Knotenbahnhöfe und die Herstellung der Barrierefreiheit insbesondere in Abstimmung mit dem Einsatz von Niederflurfahrzeugen.“

Allein in das „Stationsprogramm“ 2008 bis 2012 werden 40 Mio. € investiert (hälftig DB AG und Land). Dem Land stehen für die Durchführung des Öffentlichen Verkehrs aus Regionalisierungsmitteln und Mitteln zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden (GVFG) über 230 Mio. € zur Verfügung. Daraus werden die Verkehrsverträge finanziert und Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur (z.B. Bahnhöfe und Haltestellen) gefördert.

2. Wie werden die Regelungen zur Barrierefreiheit durch die zuständigen Träger des ÖPNV umgesetzt (Kommunen, private Anbieter)? Wie werden hierbei die Interessen und die Fachkompetenz von Menschen mit Behinderung einbezogen?

Wegen des Sachzusammenhanges wird auch die Frage 5 mit beantwortet

5. Wie werden die Regelungen durch die zuständigen Träger des ÖPNV umgesetzt (Öffentliche und Private Träger)? Wie werden hierbei die Interessen und die Fachkompetenz von Menschen mit Behinderung einbezogen?

Der landesweite Nahverkehrsplan (LNVP) bildet den Rahmen für die Entwicklung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) und für die Koordinierung des gesamten öffentlichen Personennahverkehrs. Bei der Erstellung des LNVP werden die Behindertenbeauftragten oder Behindertenbeiräte umfangreich beteiligt.

Als Rahmen für die Entwicklung des übrigen ÖPNV (Busse und U-Bahnen) können die Kreise und kreisfreien Städte oder deren Zweckverbände jeweils einen Regionalen Nahverkehrsplan (RNVP) aufstellen. Fast alle Kreise und kreisfreien Städte be-

schreiben in ihren Regionalen Nahverkehrsplänen diverse Maßnahme zur Verbesserung der Barrierefreiheit im öffentlichen Verkehr. Leider verfügen nicht alle Gebietskörperschaften über Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte.

Das Ministerium für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr hat deshalb 2011 zusammen mit dem Landesbeauftragten für Menschen mit Behinderung, den Behindertenverbänden und den kommunalen Aufgabenträgern auf Basis vergleichbarer Diskussionen in anderen Bundesländern eine „Checkliste“ erarbeitet, die den Beteiligten konkrete Hinweise für die Erstellung der Regionalen Nahverkehrspläne geben soll. Diese Checkliste soll dazu dienen, sowohl den Aufgabenträgern (Kreise, kreisfreie Städte) als auch den regionalen Verbänden für Menschen mit Behinderungen eine Orientierung zu geben, welche Aspekte bei der Aufstellung regionaler Nahverkehrspläne zu berücksichtigen sind. Sie soll dazu beitragen, die Kommunikation der Beteiligten bei der Aufstellung regionaler Nahverkehrspläne auf Basis des gesetzlichen Rahmens zu optimieren.

3. Ist in Schleswig-Holstein die Nutzung des ÖPNV für Menschen mit Behinderung flächendeckend sicher gestellt? Wenn nicht, welchen Nachbesserungsbedarf sieht die Landesregierung und wie kann dieser umgesetzt werden?

Gemeinsam mit den Vertretern der Behindertenverbände arbeiten das Ministerium für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr und die Landesweite Verkehrsservicegesellschaft (LVS) seit über zehn Jahren kontinuierlich am barrierefreien Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs. Durch den Ausbau von Stationen, die Anforderungen an barrierefreie Fahrzeuge bei Ausschreibungen können sich Reisende heute an ca. 50% aller rund 170 Stationen in Schleswig-Holstein selbständig und ohne Hilfe bewegen.

Die Landesweite Verkehrsservicegesellschaft und der Hamburger Verkehrsverbund (HVV) haben gemeinsam eine Broschüre "Mobilität für alle" erstellt, in der Nutzungsbedingungen, insbesondere die Einstiegssituation in die Fahrzeuge, zusammengefasst sind. Diese Broschüre kann unter [www.nah.sh](http://www.nah.sh) im Internet eingesehen werden, dort finden sich auch weitere Hinweise zu den Einstiegssituationen auf den Bahnhöfen. Bis zur Betriebsaufnahme des neuen Verkehrsvertrages "Netz Mitte" sollen weitere 10 Stationen umgebaut werden, so dass Ende 2014 bei 56 % aller Stationen Barrierefreiheit gewährleistet ist.

Es wurden in den vergangenen Jahren diverse Bahnsteige erhöht, um ein stufenfreies Einsteigen zu ermöglichen. Auch wurden Rampen und Personenaufzüge gebaut. Die ausreichende Beleuchtung und mehr Transparenz im Bahnhofsbereich sind besonders wichtig, um die Sicherheit für Menschen mit und ohne Behinderungen bei der Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel zu verbessern. Durch die Inbetriebnahme des Netzes Ost (Strecken Hamburg – Lübeck, Kiel – Lübeck, Lübeck – Lüneburg, Lübeck – Neustadt/Fehmarn, Lübeck – Travemünde und Aumühle – Büchen) im Dezember

2009 hat sich die Situation für mobilitätseingeschränkte Personen noch einmal deutlich verbessert. Es werden seitdem auf den genannten Strecken ausschließlich moderne Fahrzeuge mit mindestens einem Niederflureinstieg und Rampe eingesetzt.

Barrierefreiheit bedeutet auch, Informationen für alle ÖPNV-Nutzer und ÖPNV-Interessierte verständlich - barrierefrei - bereitzustellen. Soweit möglich, berücksichtigen die Verkehrs- und Infrastrukturunternehmen das Zwei-Sinne-Prinzip bei der Gestaltung von Fahrzeugen und Bahnhöfen. Dies bedeutet, dass die Einrichtungen und Informationen immer von mindestens zwei der drei Sinne (Hören, Sehen, Tasten) wahrgenommen werden können. Durch regelmäßige Abstimmungen mit den Behindertenverbänden, Eisenbahnverkehrsunternehmen und Eisenbahninfrastrukturunternehmen beim „Runden Tisch mobilitätsbehinderte Reisende“ werden umgesetzte Maßnahmen geprüft und Vorschläge für neue Lösungen diskutiert.

Zur Herstellung einer flächendeckenden Barrierefreiheit in Schleswig-Holstein sind noch erhebliche weitere Anstrengungen in den nächsten Jahren zu unternehmen. Dabei sind neue Entwicklungen bei Standards und Normen stetig zu berücksichtigen. Deshalb bleiben alle Beteiligten im Nahverkehr gefordert, ihren konkreten Beitrag zur Vervollständigung einer Barrierefreiheit im öffentlichen Verkehr zu leisten. Sei es durch einfach bedienbare Fahrscheinautomaten, gut verständliche Informationsbroschüren und die direkte Ansprache von Kunden besonders im Falle einer Störung. Hier helfen Standards aber letztlich ist es die Aufgabe aller, auf die besonderen Bedürfnisse von mobilitätseingeschränkten Menschen einzugehen.

Auch die barrierefreie Verknüpfung der einzelnen Verkehrssysteme (Bahn-Bus-Pkw-Fuß-Rad) ist noch nicht flächendeckend umgesetzt. Hier wird bei entsprechenden Ausbauprojekten mit den Kommunen zusammengearbeitet, um möglichst Lösungen „aus einem Guß“ realisieren zu können. Ein Beispiel dafür sind die umfangreichen Baumaßnahmen beim Umbau des Bahnhofes in Heide. Hier wird der Busbahnhof an den Eisenbahnbahnhof verlegt. Der Zugang zum Bahnhof wird städtebaulich deutlich vereinfacht.

Die Weiterentwicklung des Nahverkehrsangebotes wird unter Berücksichtigung des Landesbehindertengleichstellungsgesetzes erfolgen. Schwerpunkte der nächsten Jahre sind folgende Maßnahmen:

- Weitere Modernisierung von Bahnhöfen und Bahnhofsumfeldern, mit dem Ziel der Barrierefreiheit,
- Einsatz weiterer barrierefreier Fahrzeuge durch entsprechende Anforderungen an die Verkehrsunternehmen in Vergabeverfahren,
- Verbesserung der Fahrgastinformation, insbesondere im Störfall bzw. bei der Notwendigkeit von Schienenersatzverkehr,
- Weiterentwicklung von Informationsmaterial zum barrierefreien Angebot für Reisende mit Einschränkungen.

6. Wie beurteilt die Landesregierung den Gesetzentwurf der Bundesregierung zur Änderung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG), der sich in der Bundesratsbefassung befindet und für Betreiber von Fernbuslinien keine Auflagen in Bezug auf Barrierefreiheit vorsieht? Wie hat bzw. wird sich Schleswig-Holstein hierzu im Bundesrat verhalten?

Nach dem vorliegenden Entwurf der Bundesregierung zur Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes bleiben die oben genannten Regelungen bestehen. § 12 Abs. 1 PBefG soll durch folgenden Satz ergänzt werden: „Bei einem Personenfernverkehr (§ 42a Satz 1) genügt abweichend von Satz 1 Nummer 3 Buchstabe a eine Übersichtskarte, in der die beantragte Strecke mit Haltestellen eingezeichnet ist und abweichend von Satz 1 Nummer 3 Buchstabe d der Fahrplan.“ § 12 Abs. 1 Nr. 1 c PBefG gilt weiterhin, dann auch für den Personenfernverkehr. Schleswig-Holstein hat dem Gesetzentwurf der Bundesregierung im ersten Durchgang im Bundesrat zugestimmt. Das Gesetz befindet sich noch im Gesetzgebungsverfahren.