

Fachtagung Barrierefreiheit im ÖPNV  
30.10.2020  
Forschungsstelle für Verkehrsmarktrecht  
Friedrich-Schiller-Universität Jena

Freistaat  
**Thüringen**



Der Landesbeauftragte  
für Menschen  
mit Behinderungen

# Barrierefreiheit im ÖPNV - Realisierung

Dr. Markus Rebstock  
Koordinierungsstelle für Barrierefreiheit





- **Zu meiner Person**
- **PBefG-Änderung „vollständige Barrierefreiheit“**
- **Handreichung der Bundesarbeitsgemeinschaft der ÖPNV-Aufgabenträger der kommunalen Spitzenverbände**
- **Umsetzung der PBefG-Vorgaben gemäß Ablaufschema der BAG ÖPNV am Beispiel der Stadt Chemnitz**
- **Fazit**



- Seit 19 Jahren wissenschaftlicher Mitarbeiter am Institut Verkehr und Raum der FH Erfurt
- Themenschwerpunkte :
  - Barrierefreier Verkehr und Tourismus
  - Design für Alle in Architektur und Verkehrsplanung

- Leiter des Arbeitskreis 2.14.2 Barrierefreie Verkehrsanlagen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V. (FGSV)
- Mitglied im Arbeitsausschuss Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum (NA 005-01-11-01 AK), Normenausschuss Bauwesen (NABau) des Deutschen Instituts für Normung e.V.
- Seit 2016/19: Abordnung 40%/60%: Koordinierungsstelle Barrierefreiheit beim Thüringer Landesbeauftragten für Menschen mit Behinderungen

# PBefG-Änderung

## § 8 Abs. 3



- 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.

# PBefG-Änderung

## § 8 Abs. 3



- **Im Nahverkehrsplan werden Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen. Bei der Aufstellung des Nahverkehrsplanes sind die vorhandenen Unternehmer frühzeitig zu beteiligen; soweit vorhanden sind Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte, **Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkter Fahrgäste und Fahrgastverbände** anzuhören. Ihre **Interessen sind angemessen und diskriminierungsfrei zu berücksichtigen(...).**“**



## § 12 Antragstellung

**(1) Der Antrag auf Erteilung der Genehmigung soll enthalten**

**1. in allen Fällen [...]**

**c) eine Darstellung der Maßnahmen zur Erreichung der **möglichst weitreichenden** barrierefreien Nutzung des beantragten Verkehrs entsprechend den Aussagen im Nahverkehrsplan (§ 8 Abs. 3 Satz 3)**



## § 62 Übergangsbestimmungen [...]

**(2) 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.**



- Änderung ist vor dem Hintergrund bisheriger (eher negativer) Erfahrungen mit der Integration von Barrierefreiheit in die Nahverkehrspläne (NVP) grundsätzlich zu begrüßen
- Es besteht die Forderung nach einer **strategischen Nahverkehrsplanung**, die unter Beteiligung von Menschen mit Behinderungen nachvollziehbar, detailliert und begründet darstellt, **wie und inwieweit bis 2022 Barrierefreiheit** für Menschen mit Mobilitäts- und Sinneseinschränkungen **hergestellt werden kann**
- Ziel einer **ernsthaften Auseinandersetzung mit Barrierefreiheit im ÖPNV im NVP**



- VDV-Mitteilung 7038 07/2015 -  
Barrierefreiheit in der  
Nahverkehrsplanung gemäß PBefG

## VDV-Mitteilung

**7038**  
07/2015

Barrierefreiheit in der Nahverkehrs-  
planung gemäß PBefG

Gesamtbearbeitung  
Ausschuss für Bahnbau BOStrab (ABB), Ausschuss für Kraftfahrwesen (AKW), Ausschuss für Kunden-  
service, -information und -dialog (K<sup>i</sup>), Ausschuss für Planung (AFP), Ausschuss für Telematik und  
Informationssysteme (ATI), Betriebsausschuss (BA), Schienenfahrzeugausschuss (SFA)



- BAG-ÖPNV-Handreichung
  - Erstellt von einer ad-hoc-Arbeitsgruppe der Bundesarbeitsgemeinschaft ÖPNV der kommunalen Spitzenverbände unter Leitung von Dirk Bräuer, Stadt Chemnitz (September 2014)
  - Enthält u.a. neun Kernthesen zur PBefG-Änderung und ein Ablaufschema zur Integration der PBefG-Zielbestimmung in den NVP

## „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



- 6. Der Gesetzgeber hat mit der Zielbestimmung eines barrierefreien ÖPNV bis 2022 keine neuen technischen Anforderungen definiert**
- **„Barrierefreiheit“ bleibt Prozess der Annäherung an ein Ideal und Kompromiss zwischen den Bedürfnissen unterschiedlicher Gruppen von Menschen**
  - **Freiheit von Hemmnissen für alle Formen von Behinderungen ist realistischerweise nicht zu erreichen**



- 7. Die Definition örtlicher Standards zur Barrierefreiheit auf Basis der allgemein anerkannten Regeln der Technik obliegt den Aufgabenträgern in Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen, Baulastträgern und den Verbänden, Beauftragten und Beiräten der Menschen mit Behinderungen**
- **Exkurs: Definition „vollständige Barrierefreiheit“ durch die Beauftragte der Landesregierung für die Belange der Menschen mit Behinderung in Nordrhein-Westfalen**



- In 2015 Versuch der Definition von Mindestanforderungen einer vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV für NRW inklusive Formulierung von Ausnahmetatbeständen nach §62 PBefG sowie Priorisierung
  - Sollte als „Vorbild“ für ganz Deutschland gelten
  - Es konnte aber kein Einvernehmen zwischen den Beteiligten hergestellt werden



**„Vollständige Barrierefreiheit gemäß PBefG ist erreicht, wenn die Auffindbarkeit, Zugänglichkeit und Nutzbarkeit**

- **für alle in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen** (das heißt auch für alle Behinderungsarten)
- **in allen städtischen und ländlichen Regionen**
- **für jede Haltestelle**
- **Dienstleistungsübergreifend**
- **in allen Bereichen des ÖPNV-Systems und in allen (baulich) angrenzenden Bereichen**



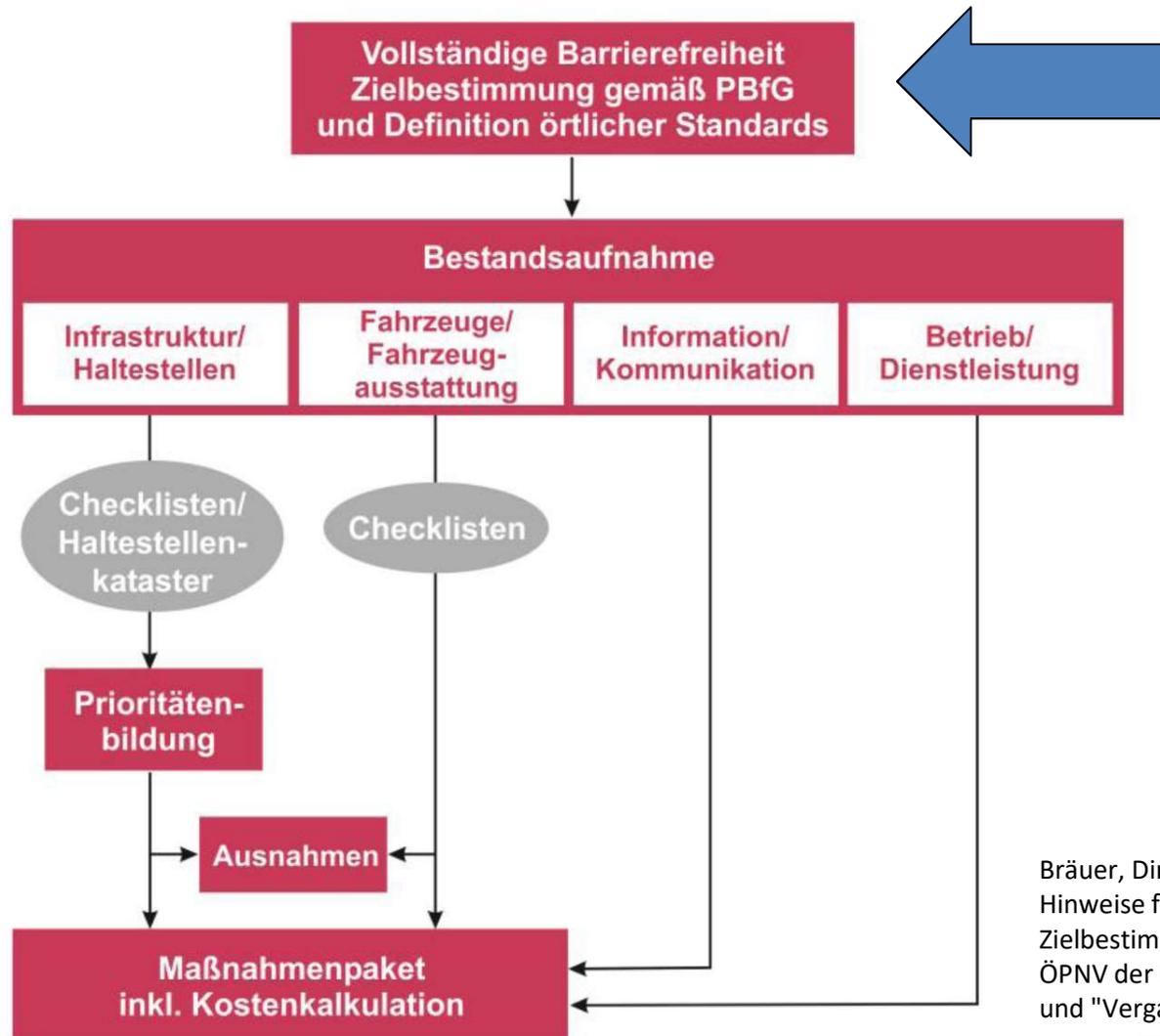
**„Vollständige Barrierefreiheit gemäß PBefG ist erreicht, wenn die Auffindbarkeit, Zugänglichkeit und Nutzbarkeit**

- **unabhängig von der rechtlichen Verantwortlichkeit** für diese Bereiche durch Verkehrsbetriebe, Kommunen, Deutsche Bahn oder andere
- **unter Berücksichtigung aller geltenden funktionalen Anforderungen und (soweit vorhanden) Umsetzungsvorschriften**

**gegeben ist.“**

Agentur Barrierefrei NRW am Forschungsinstitut Technologie und Behinderung (FTB) (2016): Definition „Vollständige Barrierefreiheit im öffentlichen Personennahverkehr zum novellierten Personenbeförderungsgesetz (PBefG). (Hg.): Die Beauftragte der Landesregierung für die Belange der Menschen mit Behinderung in Nordrhein-Westfalen. Düsseldorf, Wetter / Ruhr. Online verfügbar unter <http://pbefg.ab-nrw.de/>

# NVP- Ablaufschema



Bräuer, Dirk et al. (2014): „Vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV“  
Hinweise für die ÖPNV-Aufgabenträger zum Umgang mit der  
Zielbestimmung des novellierten PBefG, Bundesarbeitsgemeinschaft  
ÖPNV der kommunalen Spitzenverbände Arbeitsgruppen "Planung"  
und "Vergabe", Chemnitz u.a., S.22



- Zitat der politischen Zielbestimmung gemäß PBefG (bis 01.01.2022 vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV) im lokalen NVP
  - keine eigene lokale Zielbestimmung
- Definition örtlicher Standards zur Barrierefreiheit, die NVP zu Grunde gelegt werden sollen (bereits ab Bestandsaufnahme)
  - dabei frühzeitige Abstimmung mit Behindertenbeauftragten, -beiräten, Interessenverbänden...
  - ebenso frühzeitige Abstimmung vor allem mit Verkehrsunternehmen und Baulastträgern
    - Definition von Baustandards nicht ohne Baulastträger!



## Aufstellung Programm zur Schaffung eines barrierefreien ÖPNV in Chemnitz in 2016

- Zusatz zum NVP für den Teilbereich Stadt Chemnitz (Stadt Chemnitz ist Teilraum im NVP des Zweckverbandes Verkehrsverbund Mittelsachsen)
- Gründung Arbeitsgruppe „Barrierefreiheit im Nahverkehrsplan“
  - Fachabteilungen des Tiefbauamtes (Aufgaben- und Straßenbaulastträger)
  - CVAG (VU und Straßenbahninfrastruktur)
  - Behindertenbeauftragte, Vertreter Behindertenbeirat, ortsansässiger Verbände und Selbsthilfegruppen der in ihrer Mobilität eingeschränkten Fahrgäste



- Politische Zielbestimmung gemäß PBefG
  - Orientierung am Design für Alle
  - Zielgruppen gemäß H BVA

# Zielgruppen



## Mobilitätseingeschränkte Menschen

### mobilitätsbehindert im engeren Sinne

Körperbehinderte Menschen

Gehbehinderte Menschen

Rollstuhlnutzende Menschen

Arm- und handbehinderte  
Menschen

Gehbehinderte Menschen

Sehgeschädigte Menschen

Sehbehinderte Menschen

Blinde Menschen

Hörbehinderte Menschen

Schwerhörige Menschen

Gehörlose Menschen

Sprachbehinderte Menschen

Menschen mit kognitiven  
Entwicklungsbeeinträchtigungen

Lernbehinderte Menschen

Geistig behinderte Menschen

Psychisch behinderte Menschen

### mobilitätsbehindert im weiteren Sinne

reisebedingt

Fahrgäste mit Gepäck

Fahrgäste mit Kinderwagen

Fahrgäste mit Fahrrädern

Fahrgäste mit Einkaufs-/  
Gepäckwagen

Fahrgäste mit Hunden

Werdende Mütter

Übergewichtige Menschen

Ortsunkundige Menschen

Menschen mit temporären  
Einschränkungen

Menschen mit Allergien

Sprachunkundige Menschen

altersbedingt

Ältere Menschen

Kleinkinder

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V. - Arbeitsgruppe Straßenentwurf [Hrsg.] (2011): Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen. H BVA. Köln (FGSV, 212), S.9



- Politische Zielbestimmung gemäß PBefG
  - Orientierung am Design für Alle
  - Zielgruppen gemäß H BVA
- Konkrete Maßnahmen stehen im Ermessen der beteiligten Akteure und unter Vorbehalt des finanziell, personell, organisatorisch und technisch Möglichen
- Kommunen können Barrierefreiheit durch Umrüstung bestehender Anlagen und Fahrzeuge schon vor den gängigen Modernisierungs- und Investitionszyklen nicht allein finanzieren
- Finanzierungsprogramme von Bund und Ländern erforderlich, um 2022 barrierefrei zu sein

## Grundlagenliteratur

„State of the art“ / „good practice“:

- **Verband Deutscher Verkehrsunternehmen / Förderkreis des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (2012):**  
*Barrierefreier ÖPNV in Deutschland.-*  
2. Auflage,  
Düsseldorf



# Zu berücksichtigende Regelwerke (FGSV)

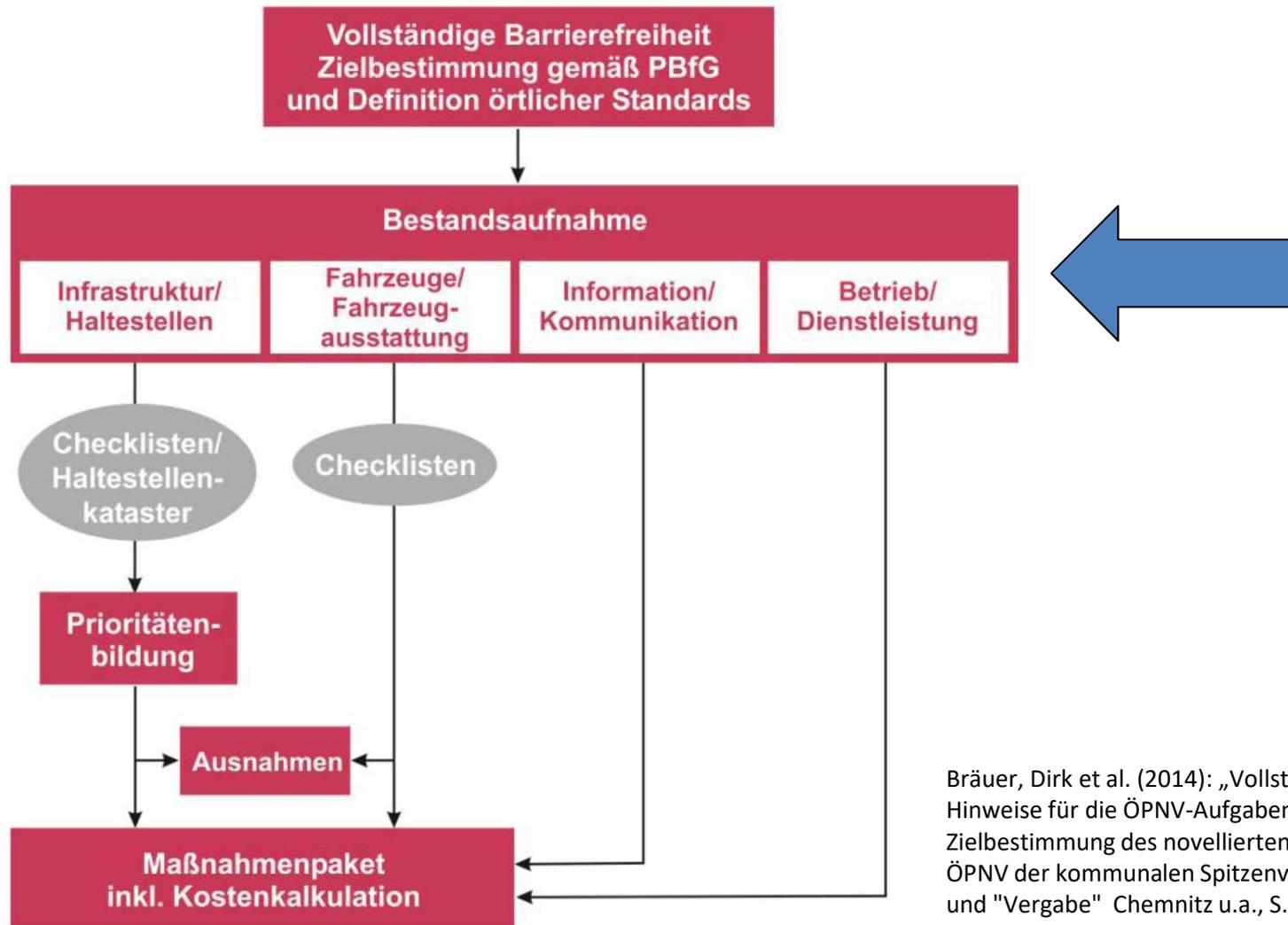
- **H BVA - Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen 2011.- FGSV 212, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V. [Hrsg.] Köln**
- **Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personenverkehrs – EAÖ 2013**
- **Hinweise für den Entwurf von Verknüpfungsanlagen des öffentlichen Personennahverkehrs (H VÖ) – (2009)**



# Zu berücksichtigende Regelwerke (DIN)

- DIN 18040: Barrierefreies Bauen Planungsgrundlagen – Teil 3: Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum 2014
- DIN 18040: Barrierefreies Bauen Planungsgrundlagen – Teil 1: Öffentlich zugängliche Gebäude 2010
- DIN 32975: Gestaltung visueller Informationen im öffentlichen Raum zur barrierefreien Nutzung 2010
- DIN 32984: Bodenindikatoren im öffentlichen Verkehrsraum 2011 (derzeit in Fortschreibung)
- **Wichtig: Nutzen Sie nur aktuelle Publikationen, die die neuen Regelwerke und Normen bereits berücksichtigen!**

# NVP- Vorgehensweise



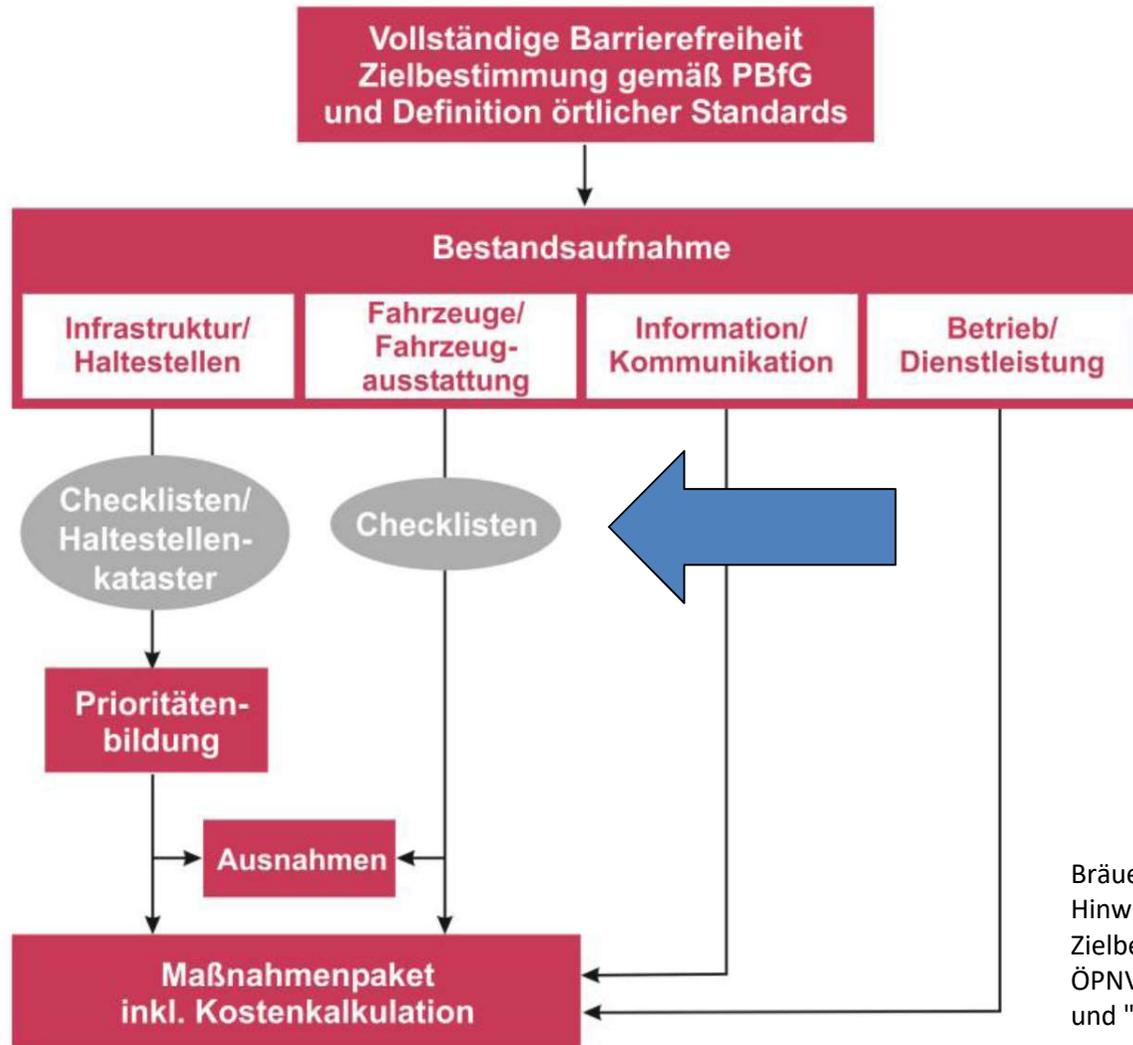
Bräuer, Dirk et al. (2014): „Vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV“  
Hinweise für die ÖPNV-Aufgabenträger zum Umgang mit der  
Zielbestimmung des novellierten PBefG, Bundesarbeitsgemeinschaft  
ÖPNV der kommunalen Spitzenverbände Arbeitsgruppen "Planung"  
und "Vergabe" Chemnitz u.a., S.22

**Um Barrierefreiheit im ÖPNV zu erreichen, müssen folgende Bereiche berücksichtigt werden:**



Bräuer, Dirk et al. (2014): „Vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV“ Hinweise für die ÖPNV-Aufgabenträger zum Umgang mit der Zielbestimmung des novellierten PBefG, Bundesarbeitsgemeinschaft ÖPNV der kommunalen Spitzenverbände, Arbeitsgruppen "Planung" und "Vergabe", Chemnitz u.a., S.15

# NVP- Vorgehensweise



Bräuer, Dirk et al. (2014): „Vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV“  
Hinweise für die ÖPNV-Aufgabenträger zum Umgang mit der  
Zielbestimmung des novellierten PBfG, Bundesarbeitsgemeinschaft  
ÖPNV der kommunalen Spitzenverbände Arbeitsgruppen "Planung"  
und "Vergabe" Chemnitz u.a., S.22



Empfehlung zum Aufbau eines Haltestellenkatasters:

- Ort und Haltestellenname
- Fotodokumentation der Haltestelle
- Geokodierung
- Verkehrsangebot
- Bauliche Faktoren
- Haltestellenausstattung
- Fahrgastinformation und Service
- Erkennbare Mängel an der Haltestelle
- Einrichtungen im Umfeld

# Haltestellenkataster Chemnitz

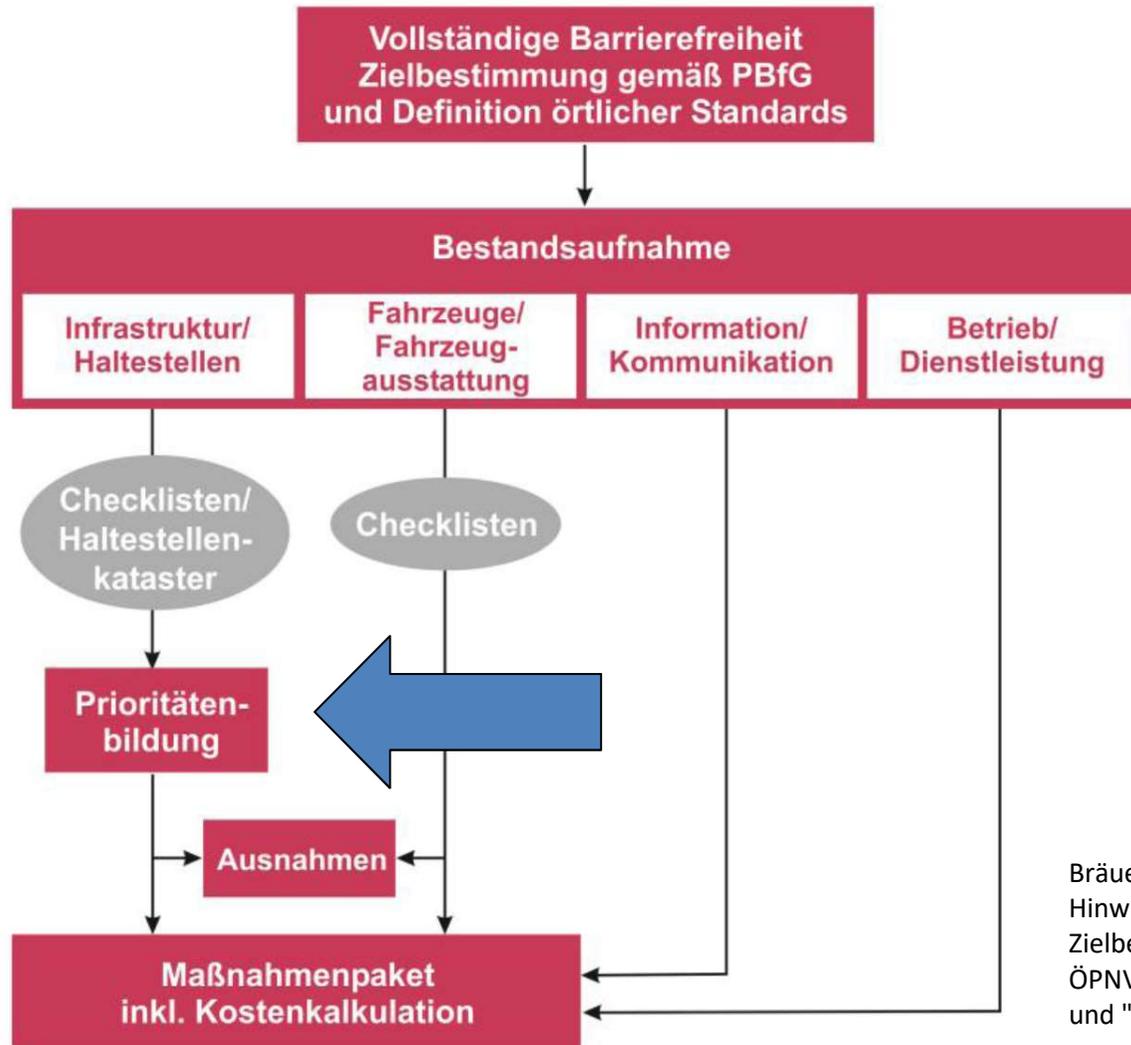
- 2012 im Tiefbauamt der Stadt Chemnitz entwickelt
  - Detaillierte Erfassung aller Haltestellen im Stadtgebiet (allgemeine Daten (z.B. Standort), bauliche Eigenschaften, Fahrgastzahlen, Ausstattungsmerkmale)
- 500 Haltestellen mit ~ 1.100 Haltestellensteigen (970 Bussteige, 120 Straßenbahnsteige und 12 kombinierte Bus-Straßenbahn-Steige)
- Nacherhebung Straßenbahnhaltestellen



Einteilung der Haltestellen in Ausbauklassen (Bsp. Bushaltestellen):

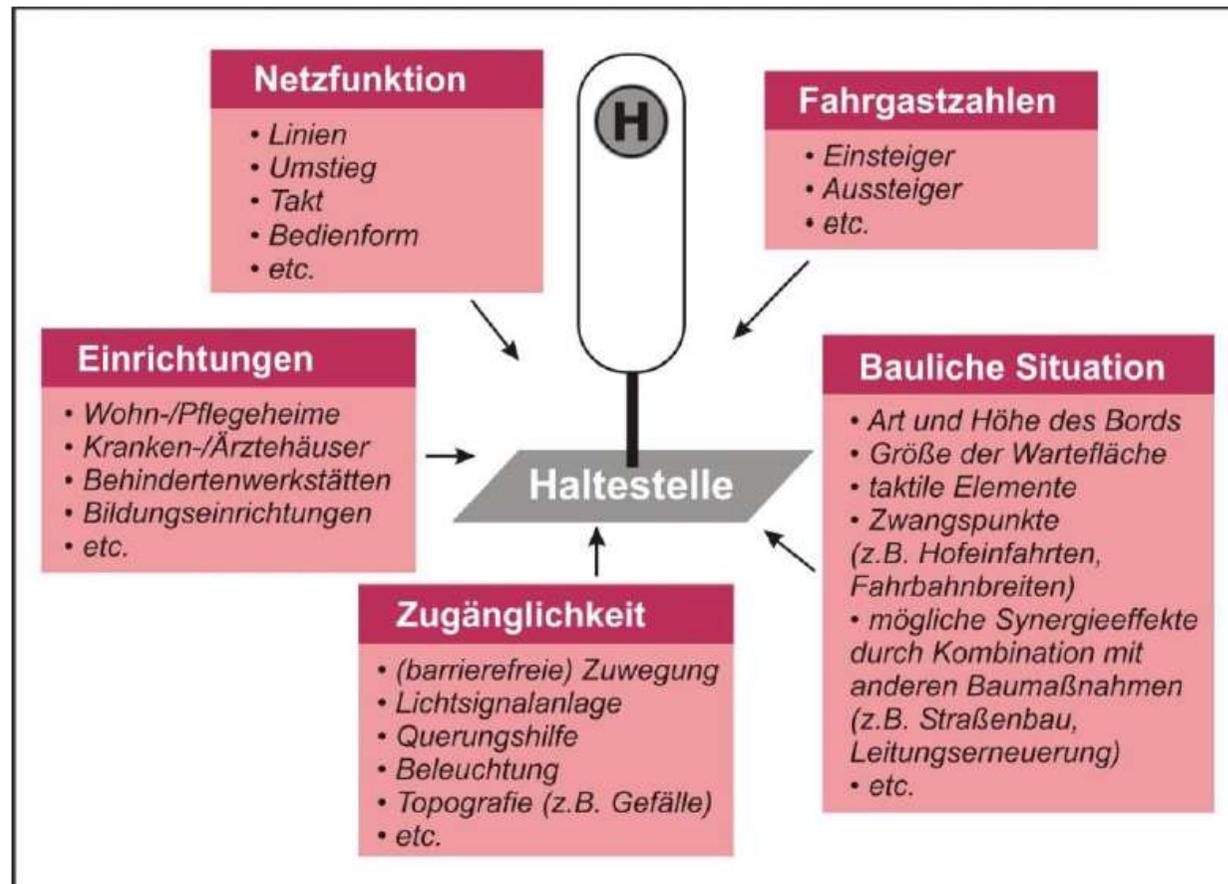
- Klasse 1: BI regelgerecht, Bord  $\geq 18$  cm
- Klasse 2: BI regelgerecht, Bord 15-17 cm
- Klasse 3: BI regelgerecht, Bord  $\leq 15$  cm
- Klasse 4: BI nicht regelgerecht oder nicht vorhanden, Bord  $\geq 18$  cm
- Klasse 5: BI nicht regelgerecht oder nicht vorhanden, Bord 15-17 cm
- Klasse 6: BI nicht regelgerecht oder nicht vorhanden, Bord  $< 15$  cm
- Busbucht

# NVP- Vorgehensweise



Bräuer, Dirk et al. (2014): „Vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV“  
Hinweise für die ÖPNV-Aufgabenträger zum Umgang mit der  
Zielbestimmung des novellierten PBfG, Bundesarbeitsgemeinschaft  
ÖPNV der kommunalen Spitzenverbände Arbeitsgruppen "Planung"  
und "Vergabe" Chemnitz u.a., S.22

## Ggf. weitere Unterteilung sinnvoll / notwendig



Bräuer, Dirk et al. (2014): „Vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV“ Hinweise für die ÖPNV-Aufgabenträger zum Umgang mit der Zielbestimmung des novellierten PBefG, Bundesarbeitsgemeinschaft ÖPNV der kommunalen Spitzenverbände Arbeitsgruppen "Planung" und "Vergabe" Chemnitz u.a., S.25



- Prioritätenbildung von 1024 Haltestellensteigen (Bereinigung um Haltestellen ohne Bedienung im Linienverkehr, Ersatzhaltestellen und reine Nachtverkehrshaltestellen) mittels Nutzwertanalyse
  - Summe Ein- und Aussteiger (2014)
  - Umstiegshaltestelle lt. Nahverkehrsplan (ja/nein)
  - Anzahl wichtiger Einrichtungen (POI) innerhalb 300 m Einzugsradius der Haltestelle

# Prioritätenbildung Chemnitz

## Summe Ein- /Aussteiger

Summe Ein- Aussteiger_d_Mo-Fr	Punkte
0 bis 50	0
51 bis 100	1
101 bis 250	2
251 bis 500	3
501 bis 1000	4
ab 1000	5
<i>keine Daten</i>	

## = Umstiegs- haltestelle

Umstiegs- haltestelle	Punkte
ja	1
nein	0



## HS hat wichtige Einrichtungen (POI) in der Nähe

Anzahl POI innerhalb 300 m Puffer	Punkte
1	1
2	1
3	2
4	2
> 5	3

➔ **Summe bilden**

Stadt Chemnitz, Tiefbauamt (2017): Programm zur Schaffung eines barrierefreien ÖPNV in Chemnitz. Nahverkehrsplan für den Teilbereich Stadt Chemnitz. S.12, Chemnitz

# Prioritätenbildung Chemnitz



- Einteilung in 4 Kategorien

Summe Punkte	Kategorie Wichtigkeit
6-9	Kategorie 1
3-5	Kategorie 2
1-2	Kategorie 3
0	Kategorie 4

Stadt Chemnitz, Tiefbauamt (2017): Programm zur Schaffung eines barrierefreien ÖPNV in Chemnitz. Nahverkehrsplan für den Teilbereich Stadt Chemnitz. S.12, Chemnitz

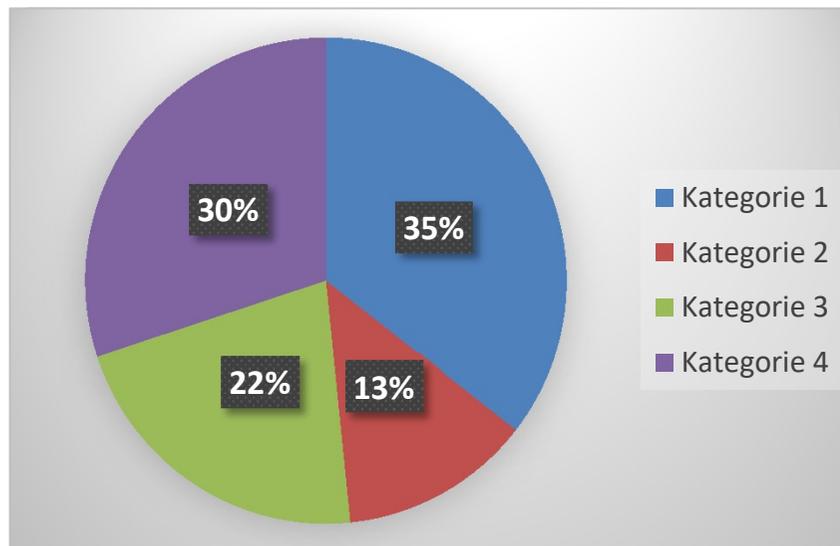
# Prioritätenbildung Chemnitz



- Einteilung in 4 Kategorien
- Zusätzlich Höherstufung in Kat. 1 wenn:
  - Haltestelle im Stadtteil „Zentrum“ liegt
  - Haltestelle über eine DFI verfügt
  - Haltestelle mehrheitlich als Zugang zu wichtigen Einrichtungen benannt wurde
  - Haltestelle im NVP als Referenzhaltestelle ausgewiesen ist (zentrale oder bedeutende Haltestelle in den einzelnen Stadtteilen)

# Prioritätenbildung Chemnitz

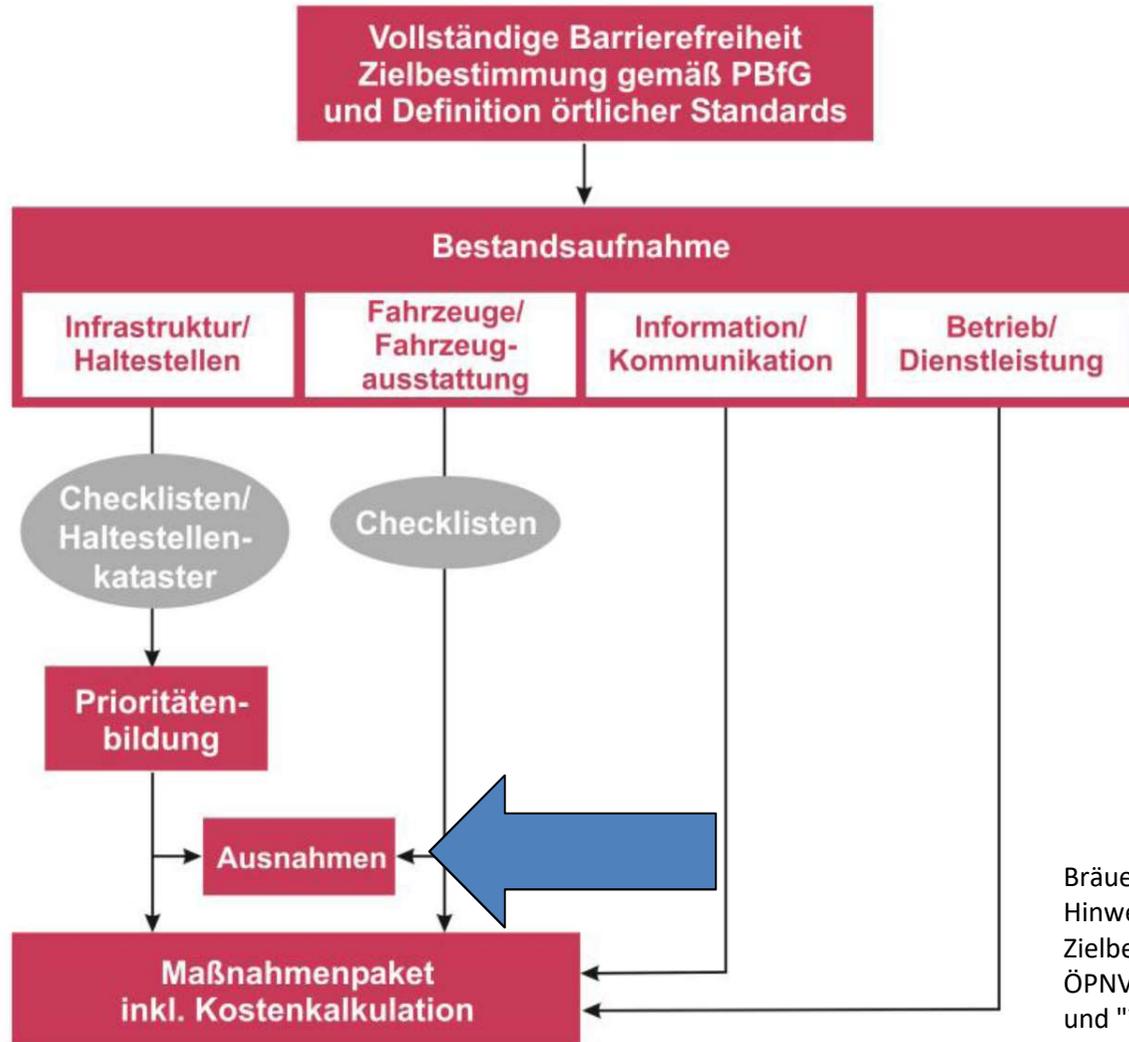
## Zuordnung der Ausbauklassen zu den Kategorien (Bsp. Bushaltestellen):



Stadt Chemnitz, Tiefbauamt (2017): Programm zur Schaffung eines barrierefreien ÖPNV in Chemnitz. Nahverkehrsplan für den Teilbereich Stadt Chemnitz. S.14, Chemnitz

Kategorie	Anzahl Haltestellensteige
<b>Kategorie 1</b>	<b>318</b>
Busbucht	39
Klasse 1: BI regelgerecht, Bord >= 18cm	42
Klasse 2: BI regelgerecht, Bord 15-17 cm	11
Klasse 3: BI regelgerecht, Bord < 15 cm	6
Klasse 4: BI nicht regelgerecht o. keine, Bord >= 18 cm	74
Klasse 5: BI nicht regelgerecht o. keine, Bord 15-17 cm	57
Klasse 6: BI nicht regelgerecht o. keine, Bord < 15cm	89
<b>Kategorie 2</b>	<b>115</b>
Busbucht	15
Klasse 1: BI regelgerecht, Bord >= 18cm	20
Klasse 2: BI regelgerecht, Bord 15-17 cm	3
Klasse 3: BI regelgerecht, Bord < 15 cm	9
Klasse 4: BI nicht regelgerecht o. keine, Bord >= 18 cm	20
Klasse 5: BI nicht regelgerecht o. keine, Bord 15-17 cm	13
Klasse 6: BI nicht regelgerecht o. keine, Bord < 15cm	35
<b>Kategorie 3</b>	<b>193</b>
Busbucht	32
Klasse 1: BI regelgerecht, Bord >= 18cm	12
Klasse 2: BI regelgerecht, Bord 15-17 cm	11
Klasse 3: BI regelgerecht, Bord < 15 cm	1
Klasse 4: BI nicht regelgerecht o. keine, Bord >= 18 cm	51
Klasse 5: BI nicht regelgerecht o. keine, Bord 15-17 cm	19
Klasse 6: BI nicht regelgerecht o. keine, Bord < 15cm	67
<b>Kategorie 4</b>	<b>269</b>
Busbucht	40
Klasse 1: BI regelgerecht, Bord >= 18cm	25
Klasse 2: BI regelgerecht, Bord 15-17 cm	12
Klasse 4: BI nicht regelgerecht o. keine, Bord >= 18 cm	63
Klasse 5: BI nicht regelgerecht o. keine, Bord 15-17 cm	26
Klasse 6: BI nicht regelgerecht o. keine, Bord < 15cm	103
<b>Summe alle Steige:</b>	<b>895</b>

# NVP- Vorgehensweise

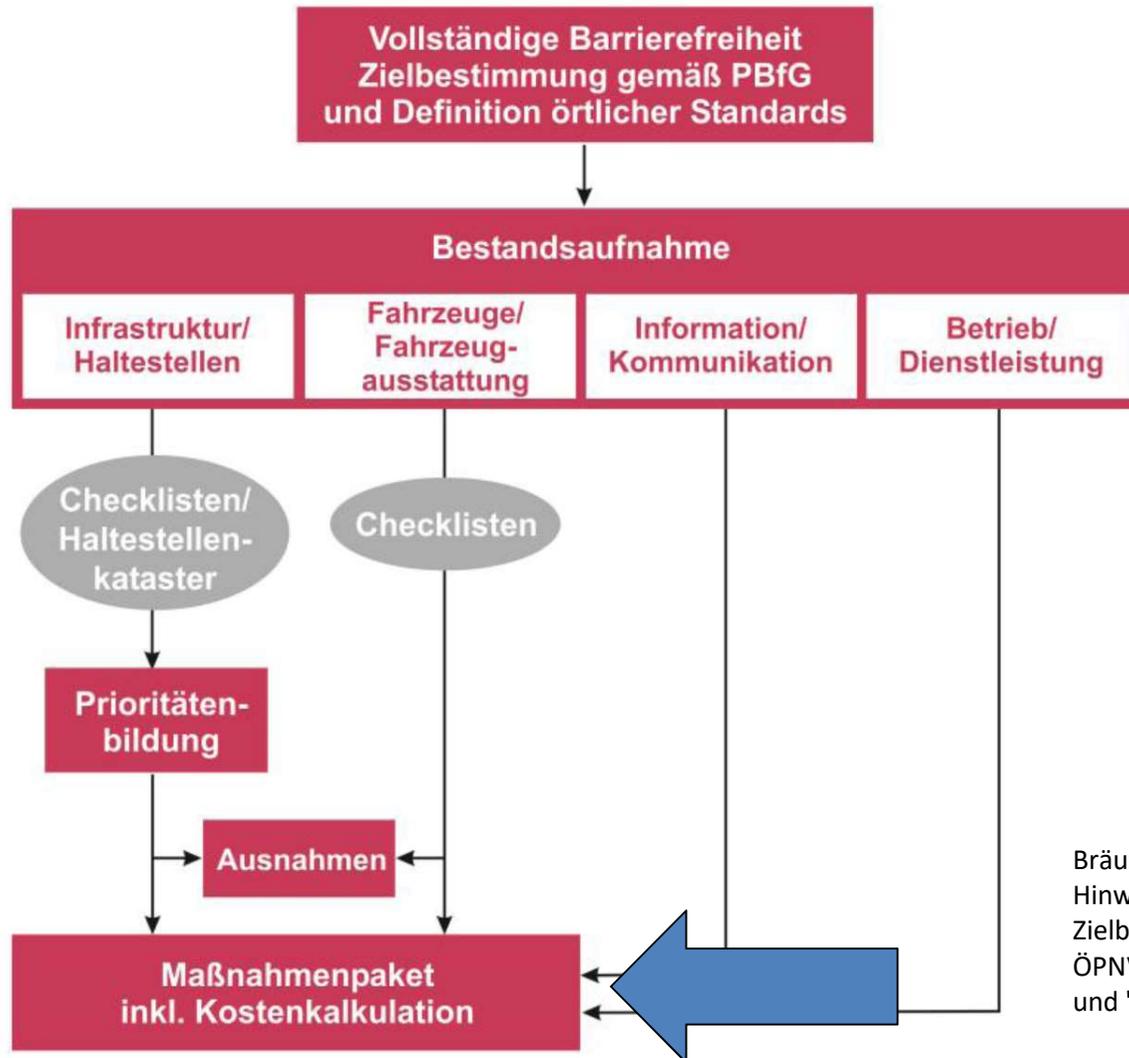


Bräuer, Dirk et al. (2014): „Vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV“  
Hinweise für die ÖPNV-Aufgabenträger zum Umgang mit der  
Zielbestimmung des novellierten PBefG, Bundesarbeitsgemeinschaft  
ÖPNV der kommunalen Spitzenverbände Arbeitsgruppen "Planung"  
und "Vergabe" Chemnitz u.a., S.22



- Vereinfachter Ausbau von Bushaltestellen der Kategorie 4
- Ersatzhaltestellen werden nur vereinfacht barrierefrei ausgebaut und auch nur bei längeren Bauzuständen
- Bei Kleinbussen kann fahrzeugseitig kein Kneeling angeboten werden
  - Reststufe ist höher als 5 cm

# NVP- Vorgehensweise



Bräuer, Dirk et al. (2014): „Vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV“  
Hinweise für die ÖPNV-Aufgabenträger zum Umgang mit der  
Zielbestimmung des novellierten PBfG, Bundesarbeitsgemeinschaft  
ÖPNV der kommunalen Spitzenverbände Arbeitsgruppen "Planung"  
und "Vergabe" Chemnitz u.a., S.22



Bildung von Maßnahmenpaketen möglichst mit Zeitschiene unter Berücksichtigung

- der zur Verfügung stehenden Planungskapazitäten
- der verfügbaren Mittel aus Förderprogrammen
- der zur Verfügung stehenden Eigenmittel der Baulastträger

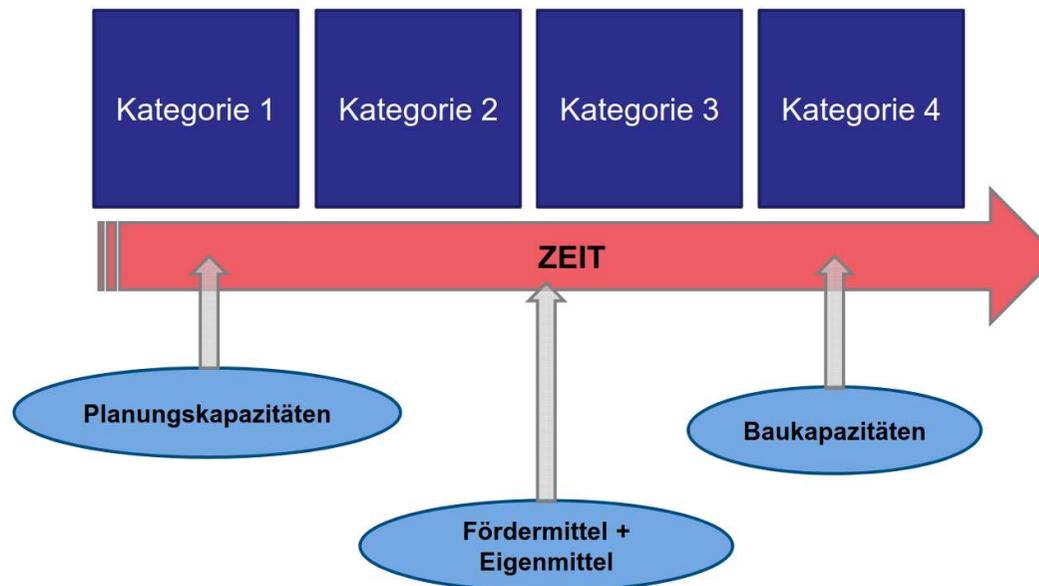
# Maßnahmenpaket Chemnitz



Alle Bushaltestellen werden entsprechend ihrer Priorisierung und ihres Ausbauzustandes barrierefrei ausgebaut:

- Beginn mit Haltestellenkategorie 1
- Innerhalb der Kategorien zuerst Haltestellen der Klasse 6 sowie Busbuchten
- Danach Klassen 3 und 5 und 2
- Klasse 4 erfolgt entsprechend der personellen sowie finanziellen Ressourcen parallel, da lediglich Bodenindikatoren neu verlegt bzw. ausgetauscht werden müssen

- Gesamtkosten für alle Bushaltestellen: 14,3 Mio. €
- Annahme: jährliches Budget von 1 Mio. Euro (250.000 € Eigenmittel bei 75% Förderung)



- **Problem Baukostensteigerung!**

Bräuer, Dirk (2017): Der Chemnitzer ÖPNV wird barrierefrei. (wenn auch nicht bis zum 1.1.2022). Skript zum Vortrag. Fachtagung: Barrierefreie Mobilität im ÖPNV. Dresden, 28.06.2017, Folie 24.



- Nennung der Jahreszahl 01.01.2022 im Rahmen der PBefG-Änderung war m.E. sinnvoll, um Aufgabenträger zu einer ernsthaften Auseinandersetzung mit Barrierefreiheit im ÖPNV im Zuge der NVP-Aufstellung zu bewegen
  - Dennoch: Herstellung der Barrierefreiheit im ÖPNV wird über das Jahr 2022 hinaus Thema bleiben
  - Es stellt sich die Frage, wie über das Jahr 2022 hinaus mit der Zielbestimmung „Barrierefreiheit im ÖPNV“ umgegangen wird?

Fachtagung Barrierefreiheit im ÖPNV  
30.10.2020  
Forschungsstelle für Verkehrsmarktrecht  
Friedrich-Schiller-Universität Jena



Der Landesbeauftragte  
für Menschen  
mit Behinderungen

# Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit

Dr. Markus Rebstock  
**Koordinierungsstelle für Barrierefreiheit**