

Forschungsprogramm Straßenverkehrssicherheit  
Forschung und Entwicklungsvorhaben

## **Handbuch Barrierefreiheit im Fernbuslinienverkehr**

FE 82.0652/2016

Im Auftrag des  
Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur  
vertreten durch die Bundesanstalt für Straßenwesen

### **Anhang zum Schlussbericht**

von  
Dirk Boenke  
Helmut Grossmann  
Julia Nass  
Martin Schäfer

STUVA e. V., Köln

31. Oktober 2018, Köln



## Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Einführung</b> .....	<b>5</b>	5.6	Verordnung über die Fahrgastrechte im Kraftomnibusverkehr .....	40
1.1	Ausgangssituation .....	5	5.7	„Meldestelle für barrierefreie Fernlinienbusse“ des BSK .....	49
1.2	Marktbeobachtung .....	7	5.8	Den Fernbuslinienverkehr nicht betreffende Bestimmungen zur Barrierefreiheit im Verkehr .....	49
<b>2</b>	<b>Personenbeförderungsrecht</b> .....	<b>9</b>	<b>6</b>	<b>Anforderungen an die Barrierefreiheit von Fernlinienbussen</b> .....	<b>51</b>
2.1	Grundlegende Bestimmungen des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) .....	9	6.1	Vorschriften .....	51
2.2	Vorschriften des PBefG für den Fernbuslinienverkehr .....	13	6.2	Empfehlungen .....	52
2.3	Vorschriften der Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr (BOKraft) .....	14	<b>7</b>	<b>Anforderungen an die Barrierefreiheit von Haltestellen und Busbahnhöfen der Fernbuslinien</b> .....	<b>53</b>
2.4	Vorschriften für technische Einrichtungen für Personen mit eingeschränkter Mobilität gemäß RL 2001/85/EG bzw. UN/ECE R 107 .....	16	7.1	Vorschriften und Vorgaben .....	53
2.5	Beförderungsbedingungen .....	24	7.2	Empfehlungen .....	53
<b>3</b>	<b>Straßenrecht und Straßenverkehrsrecht</b> .....	<b>25</b>	<b>8</b>	<b>Anforderungen an die Barrierefreiheit bei Betrieb und Information im Fernbuslinienverkehr</b> .....	<b>54</b>
3.1	Vorschriften zur Zulassung von Fernlinienbussen gemäß Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) .....	25	8.1	Vorschriften .....	54
3.2	Vorschriften für technische Einrichtungen für Fahrgäste mit eingeschränkter Mobilität gemäß RL 2001/85/EG bzw. UN/ECE R 107 .....	26	8.2	Empfehlungen .....	54
3.3	Vorschriften für Rückhaltesysteme gemäß Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) und Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) .....	26	<b>9</b>	<b>Anforderungen an die Barrierefreiheit im Bestand</b> .....	<b>54</b>
3.4	Möglichst weitreichende Barrierefreiheit für Haltestellen und Busbahnhöfe im Rahmen der Straßenbaulast .....	28	9.1	Anforderungen an die Barrierefreiheit von Fernlinienbussen im Bestand .....	54
3.5	Technisches Regelwerk für Haltestellen und Busbahnhöfe .....	30	9.2	Anforderungen an die Barrierefreiheit vorhandener Haltestellen und - Busbahnhöfe des Fernbuslinienverkehrs .....	55
<b>4</b>	<b>Bauordnungsrecht</b> .....	<b>31</b>	9.3	Anforderungen an die Barrierefreiheit bei Betrieb und Information im derzeitigen Fernbuslinienverkehr .....	55
4.1	Barrierefreies Bauen bei öffentlich zugänglichen baulichen Anlagen .....	31	<b>10</b>	<b>Ausblick</b> .....	<b>56</b>
4.2	DIN-Normen des Barrierefreien Bauens .....	32			
<b>5</b>	<b>Behindertengleichstellungsrecht und Fahrgastrechte</b> .....	<b>34</b>			
5.1	Benachteiligungsverbot des Grundgesetzes .....	34			
5.2	UN-Behindertenrechtskonvention (UN-BRK) .....	35			
5.3	Nationaler Aktionsplan 2.0 zur UN-BRK .....	36			
5.4	Behindertengleichstellungsgesetze des Bundes (BGG) und der Länder .....	38			
5.5	Allgemeines Gleichbehandlungsgesetz (AGG) .....	39			



# 1 Einführung<sup>1</sup>

## 1.1 Ausgangssituation

Aufgabe des Forschungsprojektes ist die Erarbeitung eines kompakten, leicht verständlichen Leitfadens „Handbuch Barrierefreiheit im Fernbuslinienverkehr“. Damit kommt die Bundesregierung auch einer Vereinbarung aus dem Koalitionsvertrag nach (vgl. Bild 1). Die Beispiele im Handbuch sollen die Bereiche Fahrzeug, Betrieb und Infrastruktur umfassen. Dabei ist nach **gesetzlich vorgeschriebenen** (verbindlich umzusetzenden) Maßnahmen und **weitergehenden, empfehlenswerten Maßnahmen**, die im Hinblick auf die Barrierefreiheit zielführend sind, zu **unterscheiden**.

**Bild 1:** Fernlinienbusse im Koalitionsvertrag zur 18. Legislaturperiode (2013 – 2017)<sup>2</sup>

### Fernlinienbusse

Die Entwicklung auf dem Fernbusmarkt beobachten wir aufmerksam auch mit Blick auf die Auswirkungen auf den Schienenverkehr, die Einhaltung von Arbeits- und Sozialstandards und die Sicherheit. Mit Hilfe des Bundesamtes für Güterverkehr gewährleisten wir eine ausreichende Kontrolldichte. Wir werden uns gemeinsam mit den Ländern für eine einheitliche Genehmigungspraxis für Fernbuslinien einsetzen. **Die Umsetzung der gesetzlich geforderten Barrierefreiheit unterstützen wir mit einem Handbuch, das wir gemeinsam mit den Akteuren erstellen werden<sup>3</sup>.**

Im Gesetzgebungsverfahren zur Liberalisierung des Fernbuslinienverkehrs<sup>4</sup> wurde die Einführung von (zusätzlichen) **technischen Anforderungen im Fernbuslinienverkehr in das Personenbeförderungsgesetz (PBefG)** damit begründet, dass die **Beförderung mobilitätseingeschränkter Fahrgäste, einschließlich von Rollstuhlnutzern**, uneingeschränkt **ermöglicht** werden soll (vgl. Bild 2).

**Bild 2:** Begründung der Einführung Technischer Anforderungen an Fernlinienbusse in das PBefG gemäß Beschlussempfehlung des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung in der 17. Legislaturperiode (Bundestags-Drucksache 17/10857, S. 22)

Auch im **Fernlinienbusverkehr soll durch den Einsatz darauf ausgerichteter Kraftomnibusse die Beförderung von mobilitätseingeschränkten Fahrgästen, einschließlich von Rollstuhlnutzern, uneingeschränkt ermöglicht** werden. Durch die **Verweisung** im neuen § 42b auf die **international geltenden Vorschriften der EU** wird sichergestellt, dass auf breiter Basis abgestimmte Bauvorschriften zur Anwendung kommen. Inhaltlich stellen die Vorschriften sicher, dass

- die nach geltenden Ausrüstungsvorschriften mit Sicherheitsgurten auf allen Plätzen auszurüstenden Kraftomnibusse **das gleiche Sicherheitsniveau** für im Bus zu befördernde Rollstuhlnutzer durch entsprechende Rückhaltesysteme für den Rollstuhl (Bezugsrollstuhl mit einer Masse von 85 kg entsprechend der genannten Vorschriften) und seinen Nutzer aufweisen,
- der **ungehinderte Zugang** zu den Stellplätzen für Rollstuhlnutzer durch vorgegebene **Freiräume** und Einstieghilfen (**Hublifte**) gewährleistet ist,
- durch entsprechende **Beschilderung** und vorgegebene **Abmessungen** eine ungehinderte Beförderung der **Rollstuhlnutzer** und ihrer **Rollstühle** ermöglicht ist,
- über eingebaute und auf die Stellplätze ausgerichtete **Kommunikationseinrichtungen** eine Verständigung, z. B. zur Mitteilung eines Haltewunsches, der Rollstuhlnutzer mit dem Fahrer ermöglicht ist.

<sup>1</sup> Hinweis zur Darstellung: In den Bildern dieses Kapitels, welche die jeweils genannten Rechtsvorschriften (auszugsweise) zitieren, sind besonders bedeutsame Inhalte durch **Fettdruck** hervorgehoben. Im Original sind diese Inhalte nicht im Fettdruck aufgeführt.

<sup>2</sup> Quellenangaben sind in einem Literaturverzeichnis am Ende des Berichtes zusammengefasst.

<sup>3</sup> Koalitionsvertrag, Auszug aus Abschnitt 1.3 „In Deutschlands Zukunft investieren – Verkehr“ (CDU et al. 2013, S. 43).

<sup>4</sup> Gesetz zur Änderung personenbeförderungrechtlicher Vorschriften vom 14. Dezember 2012 (BGBl. I 2012 S. 2598).

Ausgehend von Angaben der Fahrzeughersteller wird der Einbau von Einstieghilfen (Hublifte) zu Mehrkosten von ca. 20 000 Euro<sup>5</sup> für neue Busse führen. Weitere Kosten entstehen durch die Ausgestaltung der Rollstuhlplätze mit Rückhaltesystemen und den übrigen Einrichtungen entsprechend vorgenannter Vorschriften, sowie beim Betrieb der Fahrzeuge (Wartung der Hublifte u. a. m.).

Die Hersteller von Kraftomnibussen sind aufgefordert, konstruktive Möglichkeiten zu prüfen und ggf. umzusetzen, damit bei Beförderungen ohne Rollstuhlnutzer die für deren Beförderung vorgesehenen Räume durch andere Fahrgäste genutzt werden können.

Die Neuregelung soll ab dem 1. Januar 2016 für neue Omnibusse und nach Ablauf des 31. Dezember 2019 für alle Omnibusse gelten, die im Personenfernverkehr eingesetzt werden.<sup>6</sup>

(Bundestags-Drucksache 17/10857, Buchstabe p der Begründung).

Mit der Novelle des PBefG hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) die Liberalisierung des inländischen Fernbuslinienverkehrs umgesetzt (Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur 2016a). Die Neuregelung ist am 1. Januar 2013 in Kraft getreten.

In diesem Kapitel wird der rechtliche Rahmen analysiert und dargestellt. Dieser Schritt war erforderlich, um die Maßnahmen zur Herstellung eines barrierefreien Fernbuslinienverkehrs in „gesetzlich vorgeschrieben“ und „optional“ einteilen zu können. Ausgewertet wurden nationale und internationale Vorschriften, die für den Fernbuslinienverkehr in Deutschland bedeutsam sind, sowie Technische Regelwerke, soweit diese fachgesetzlichen Anforderungen bezüglich der Barrierefreiheit des Fernbuslinienverkehrs konkretisieren.

Bereits in einem vorausgehenden Forschungsvorhaben „Barrierefreiheit bei Fernlinienbussen“ (Oehme et al. 2016) sowie in einem Lastenheft des Bundesverbandes Selbsthilfe Körperbehinderter e. V. (BSK 2014) wurden gesetzliche Vorgaben und Empfehlungen der technischen Regelwerke behandelt. Diese waren insbesondere

<sup>5</sup> Gemäß der Angabe der Fernlinienbusbetreiber und -hersteller belaufen sich die Kosten des Umbaus bestehender Fahrzeuge in barrierefreie Fahrzeuge auf ca. 25.000 Euro.

<sup>6</sup> Vgl. § 62 Abs. 3 PBefG.

auf Vollständigkeit und Aktualität zu prüfen und auf Basis eigener Recherchen durch weitere relevante bzw. neue Regelungen zu ergänzen. In dieser **Langfassung** des Schlussberichts, wird insbesondere Wert auf die **Darstellung des komplexen Gesamtzusammenhangs** von **Personenbeförderung, Straßen- und Straßenverkehrsrecht** sowie **Behindertengleichstellungsrecht** Wert gelegt.

**Im Handbuch sollen die rechtlichen Vorgaben dagegen in sehr knapper, leicht verständlicher Form beschrieben werden.** Damit wird den Anwendern

- Betreibern von Fernbuslinienverkehren,
- Fahrzeugherstellern,
- kommunalen Vertretern und nicht zuletzt
- Vertretern der Belange von Menschen mit Behinderungen sowie von Personen mit eingeschränkter Mobilität als Nutzer

auch hinsichtlich der rechtlichen Aspekte eine Hilfestellung gegeben, die es ermöglicht, Vorschriften und Empfehlungen richtig einzuordnen und dazu beiträgt, evtl. Missverständnisse oder Fehlinterpretationen zu vermeiden.

Aus Gründen der Verständlichkeit der weiteren Ausführungen werden hier zunächst einige wesentliche Begriffe erläutert:

- **„Bushaltestelle“:** jede Stelle, die kein Busbahnhof ist und an der ein Linienverkehrsdienst auf einer bestimmten Strecke planmäßig hält, um Fahrgäste aufzunehmen oder abzusetzen (Definition z. B. gemäß VO (EU) 181/2011<sup>8</sup> Artikel 3 n));
- **„Linienverkehr“:** ist eine zwischen bestimmten Ausgangs- und Endpunkten eingerichtete regelmäßige Verkehrsverbindung, auf der Fahrgäste an bestimmten Haltestellen ein- und aussteigen können (§ 42 Satz 1 PBefG).
- **„Linienverkehrsdienste“:** Dienste zur Beförderung von Fahrgästen mit Kraftomnibussen in festgelegten Abständen auf einer bestimmten Verkehrsstrecke, wobei Fahrgäste an vorher festgelegten Haltestellen aufgenommen oder abgesetzt werden (gemäß VO (EU) 181/2011 Artikel 3 a)).

<sup>7</sup> Vgl. Kap. 0.

<sup>8</sup> Verordnung (EU) Nr. 181/2011 über die Fahrgastrechte im Kraftomnibusverkehr (ABl. L 055 vom 28.02.2011, S. 1-12).

- **„Fernbusterminal“**: Schwerpunkthaltestelle (für Fernlinienbusse) mit vielen Fahrbewegungen und Fahrgästen (gemäß „Hinweise für die Planung von Fernbusterminals“, Kap. 1, FGSV-Wissensdokument W1, Ausgabe 2012)
- **„Busbahnhof“** oder **„Zentraler Omnibusbahnhof (ZOB)“**: Diese Bezeichnungen werden häufig mit gleicher oder ähnlicher Bedeutung wie „Fernbusterminal“ verwendet.

Allerdings ist sonst die Verwendung der Begriffe „Busbahnhof“ oder „ZOB“ für meist zentrale Verknüpfungsanlagen des ÖPNV sowie auch für größere Anlagen üblich, die von unterschiedlichen Verkehren, wie Liniennahverkehr und Linienfernverkehr und ggf. auch vom „Gelegenheitsverkehr“ genutzt werden (z. B. „Ausflugsfahrten und Ferienzele-Reisen“ gemäß § 48 PBefG).

Dagegen hat der Begriff „Busbahnhof“ in der VO (EU) Nr. 181/2011 eine spezielle Bedeutung: **„Busbahnhof“**: ein mit **Personal besetzter Busbahnhof**, an dem ein Linienverkehrsdienst auf einer bestimmten Strecke planmäßig hält, um Fahrgäste aufzunehmen oder abzusetzen, und der mit **Einrichtungen wie Abfertigungsschaltern, Warteräumen oder Fahrscheinschaltern** ausgestattet ist (gemäß VO (EU) 181/2011, Artikel 3 m));

Der grenzüberschreitende Fernbuslinienverkehr ist nicht Gegenstand dieses Forschungsprojektes.

## 1.2 Marktbeobachtung

Das BMVI erhebt seit der Liberalisierung 2013 quartalsweise bei den Ländern die Anzahl der Genehmigungen im innerdeutschen Linienfernverkehr. So gab es zum Stichtag 30. Juni 2017 216 Fernbuslinien. Das ist ein Anstieg um 130 Strecken, bzw. um 251 %. Vor der Liberalisierung 2013 waren es nur 86 Linien (BMVI 2017).

Außerdem hat das BMVI das Bundesamt für Güterverkehr (BAG) mit **Marktanalysen des Fernbuslinienverkehrs** in den Jahren 2014 (BAG 2014), 2015 (BAG 2015) und 2016 (BAG 2017) beauftragt. Im Hinblick auf die Berichtspflicht nach § 66 PBefG<sup>9</sup> erhielt das Bundesamt vom

BMVI den Auftrag, den zum 01.01.2013 liberalisierten innerdeutschen Fernbuslinienverkehrsmarkt näher zu analysieren. Der BAG-Bericht „Marktanalyse des Fernbuslinienverkehrs 2016“ (BAG 2017) fasst wesentliche Entwicklungen auf der Angebots- und Nachfrageseite seit dem Jahr 2013 zusammen und gibt einen Überblick über die Entwicklung des Wettbewerbs zum Schienenpersonenverkehr, die aktuelle Situation auf dem Arbeitsmarkt und die Arbeitsbedingungen von Busfahrern im Fernbuslinienverkehr. Bestandteil dieser Analysen sind auch **Aspekte der Barrierefreiheit** (vgl. Bild 3).

**Bild 3:** Aspekt Barrierefreiheit in der Marktanalyse des Fernbuslinienverkehrs 2016 vom Bundesamt für Güterverkehr (BAG 2017)

Bei Fernbusreisenden handelt es sich überwiegend um Privatreisende, darunter viele Studenten und Senioren (Auszug aus 4.2, S. 46).

[...]

Die Anzahl mobilitätseingeschränkter Menschen, die als potentielle Nutzer eines barrierefreien Fernbusangebotes infrage kommen, lässt sich derzeit weder von den Behindertenverbänden noch von den Busunternehmen realistisch einschätzen. Auf Kundenseite zeige sich laut Auskunft der Busunternehmen bzw. der Anbieter bisher ein äußerst zurückhaltendes Interesse an einer Beförderung in Fernbussen. **Mit einer Voranmeldung sei eine Beförderung von Rollstuhlfahrern jedoch bereits heute möglich.** Diese sei notwendig, da die Bereitstellung eines barrierefreien Fahrzeugs einer entsprechenden **Disposition** bedürfe. **Generell nimmt die Anzahl der barrierefreien Fahrzeuge zu.**<sup>10</sup> (Auszug aus 3.7, S. 41)

[...]

Nach Rückgängen in den Vorjahren sind die Neuzulassungen von Kraftomnibussen in Deutschland im Zeitraum von 2013 bis 2015 mit Zuwachsraten von 5,2 bis 7,7 Prozent in der relevanten Gewichtsklasse deutlich gestiegen. Ein Vorziehen von Investitionen aufgrund der gesetzlichen Vorgaben des § 42b PBefG zur Barrierefreiheit war dabei zuletzt nicht in größerem Maße feststellbar. Unklarheiten bestehen derzeit noch bei Fahrgästen und beim Fahrpersonal in Bezug auf die notwendige

<sup>9</sup> Vgl. Bild 8.

<sup>10</sup> „Anhand der im Rahmen der Kraftfahrzeugstatistik des Kraftfahrt-Bundesamtes abgefragten

*Merkmale sind zum heutigen Zeitpunkt allerdings keine Rückschlüsse auf die Barrierefreiheit zugelassener Kraftomnibusse möglich.“ (BAG 2017).*

**Kennzeichnung zu befördernder Elektro- bzw. muskelkraftbetriebener Rollstühle.**

Neue Rollstühle müssen den europäischen Normen DIN EN 12184 bzw. DIN EN 12183 entsprechen und für die Verwendung als Kraftfahrzeugsitz bestimmten Anforderungen genügen. (Auszug aus I, S. 4)

[...]

Weitere offene Fragen drehen sich u. a. um die praktischen **Abläufe im Falle eines notwendigen Toilettengangs mobilitätseingeschränkter Fahrgäste** oder die **Gewährleistung einer barrierefreien Transportkette**. So ist bislang nur ein geringer Anteil der Haltestelleninfrastruktur barrierefrei zugänglich. (Auszug aus 3.7, S. 40)

[...]

Angesichts geringer Margen im nationalen Fernbuslinienverkehr stellt dies Betreibergesellschaften und Busunternehmen vor wirtschaftliche Herausforderungen. Für die Umsetzung der gesetzlichen Vorgaben rechnen Betreibergesellschaften und Busunternehmen in Abhängigkeit vom Fahrzeug und dessen Ausstattung derzeit pro Fahrzeug mit zusätzlichen Investitionskosten zwischen 8.000 und 70.000 Euro sowie einem Verlust von bis zu acht Sitzplätzen. Des Weiteren werden höhere Betriebskosten erwartet, u. a. aufgrund einer zeitlichen Verlängerung von Ein- und Aussteigevorgängen<sup>11</sup>.

Aufgrund der hohen Beanspruchung der im Fernbuslinienverkehr eingesetzten **Fahrzeuge** sowie häufig bestehender Vorgaben der Betreibergesellschaften in Bezug deren Laufleistungen und Alter sind die **Investitionszyklen relativ kurz**<sup>12</sup>. (Auszug aus 3.7, S. 39)

[...]

Maßgeblich für eine **hohe Kundenzufriedenheit** und Kundenbindung sowie die Akquise von Neukunden sind nach Aussagen von Marktteilnehmern eine **gleichbleibend gute Qualität der Fahrten- und Serviceangebote** sowie ein positives Image des Fernbusses im

Allgemeinen und der eigenen Marke im Speziellen. Um dies zu gewährleisten, ist aus Sicht der vom Bundesamt befragten Betreibergesellschaften ein ganzheitliches Qualitätsmanagement erforderlich, das sowohl die Reisevorbereitung bzw. die Buchung als auch die Haltestellen, das Fahrpersonal, das Serviceangebot im Fahrzeug sowie das Beschwerdemanagement umfasst. Dies gelte nicht zuletzt im Hinblick auf das Ziel, den Fernbus als alternative Reisemöglichkeit im innerdeutschen Personenfernverkehr zu etablieren. In Verfolgung der eigenen Qualitätsansprüche und Ziele waren die Betreibergesellschaften nach Angaben von Marktteilnehmern von Beginn an bemüht, Kunden für eventuell entstandene Unannehmlichkeiten zu entschädigen. Kundenbeschwerden beziehen sich nach Angaben von Betreibergesellschaften überwiegend auf Verspätungen von Bussen oder nicht funktionierende Ausstattungen der Fahrzeuge (WLAN, Steckdosen, Toiletten etc.), mithin auf Aspekte, die vor allem in den Verantwortungsbereich der Busunternehmen fallen.<sup>1</sup> In den Verantwortungsbereich der Betreiber fallen typischerweise Beschwerden, die im Zusammenhang mit der Einführung neuer Linien, Systeme oder Techniken stehen. Nach Angaben von Betreibergesellschaften, die die Kundenzufriedenheit und die Qualität der eigenen Leistung regelmäßig mithilfe von Testfahrten, Kundenbefragungen sowie Auswertungen von Einträgen in sozialen Medien überprüfen, beurteilen Kunden das eigene Produkt insgesamt positiv. Verbesserungspotenziale bestünden demnach vorrangig in Bezug auf die Pünktlichkeit und die Verfügbarkeit von WLAN. (Auszug aus 4.3, S. 47)

<sup>11</sup> „Nach Angaben von Busunternehmen seien bei Beförderungen von Rollstuhlfahrern Verzögerungen von bis zu 15 Minuten zu erwarten, da ein Rollstuhlfahrer in Abhängigkeit von der Bauart des Busses bzw. der im Bus verbauten Technik für den Einstieg teilweise auf eine Höhe von 2 m angehoben werden müsse.“

<sup>12</sup> „Teilweise befinden sich die Omnibusse im Dauereinsatz und erreichen nicht selten jährliche Kilometerleistungen in Höhe von 300.000 bis 400.000 km. Betreibergesellschaften schreiben teilweise vor, dass die eingesetzten Fahrzeuge möglichst nicht älter als 3 bis 4 Jahre sind und keine Laufleistung von mehr als eine Million Kilometer aufweisen.“



## 2 Personenbeförderungsrecht

### 2.1 Grundlegende Bestimmungen des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG)

**Bild 4:** Grundlegende Bestimmungen des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG)

#### **Sachlicher Geltungsbereich<sup>13</sup>**

Den Vorschriften dieses Gesetzes unterliegt die entgeltliche oder geschäftsmäßige Beförderung von Personen mit Straßenbahnen, mit Oberleitungsbussen (Obussen) und mit Kraftfahrzeugen. Als Entgelt sind auch wirtschaftliche Vorteile anzusehen, die mittelbar für die Wirtschaftlichkeit einer auf diese Weise geförderten Erwerbstätigkeit erstrebt werden.

#### **[Begriffsbestimmung Kraftomnibusse]<sup>14</sup>**

(4) Kraftfahrzeuge im Sinne dieses Gesetzes sind Straßenfahrzeuge, die durch eigene Maschinenkraft bewegt werden, ohne an Schienen oder eine Fahrleitung gebunden zu sein, und zwar sind [...]

2. **Kraftomnibusse:** Kraftfahrzeuge, die nach ihrer Bauart und Ausstattung zur Beförderung von mehr als neun Personen (einschließlich Führer) geeignet und bestimmt sind, [...]

#### **[Begriffsbestimmung] Linienverkehr<sup>15</sup>**

Linienverkehr ist eine zwischen bestimmten Ausgangs- und Endpunkten eingerichtete regelmäßige Verkehrsverbindung, auf der Fahrgäste an bestimmten Haltestellen ein- und aussteigen können. Er setzt nicht voraus, daß [sic] ein Fahrplan mit bestimmten Abfahrts- und Ankunftszeiten besteht oder Zwischenhaltestellen eingerichtet sind.

#### **[Ermächtigung zum Erlass der Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr (BOKraft)<sup>16</sup>**

(1) Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur erläßt [sic] mit Zustimmung des Bundesrates durch Rechtsverordnung die zur Durchführung dieses Gesetzes, internationaler Abkommen sowie der Verordnungen des Rates oder der Kommission der Europäischen

Gemeinschaften erforderlichen Vorschriften [...]

2. über den **Betrieb von Kraftfahrunternehmen** im Personenverkehr; diese regeln
  - a) Anforderungen an den Bau und die Einrichtungen der in diesen Unternehmen verwendeten Fahrzeuge,
  - b) die Sicherheit und Ordnung des Betriebs;

[...].

#### **[Ermächtigung zum Erlass Allgemeiner Beförderungsbedingungen (BefBedV)<sup>17</sup>**

5. über einheitliche Allgemeine Beförderungsbedingungen [...] sowie für den Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen [...].

**Bild 5:** Genehmigungspflicht für den Fernbuslinienverkehr gemäß Personenbeförderungsgesetz (PBefG)

#### **Genehmigungspflicht<sup>18</sup>**

(1) Wer [...]

3. mit Kraftfahrzeugen im Linienverkehr (§§ 42 und 43) [...] Personen befördert, muß im Besitz einer Genehmigung sein. Er ist Unternehmer im Sinne dieses Gesetzes.

(2) Der Genehmigung bedarf auch

1. jede Erweiterung oder wesentliche Änderung des Unternehmens,
2. die Übertragung der aus der Genehmigung erwachsenden Rechte und Pflichten (Genehmigungsübertragung) sowie
3. die Übertragung der Betriebsführung auf einen anderen.

#### **Umfang der Genehmigung<sup>19</sup>**

Die Genehmigung wird erteilt, [...] bei einem Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen für die Einrichtung, die Linienführung und den Betrieb, [...].

<sup>13</sup> Vgl. § 1 Absatz 1 PBefG.

<sup>14</sup> Vgl. § 4 PBefG.

<sup>15</sup> Vgl. § 42 PBefG.

<sup>16</sup> Vgl. § 57 Absatz 1 Nr. 2 PBefG.

<sup>17</sup> Vgl. § 57 Absatz 1 Nr. 5 PBefG).

<sup>18</sup> Vgl. § 2 PBefG.

<sup>19</sup> Vgl. § 9 Absatz 1 Nr. 3 PBefG.

**Antragstellung<sup>20</sup>**

(1) Der Antrag auf Erteilung der Genehmigung soll enthalten

1. in allen Fällen [...]

d) Beginn und Ende der beantragten **Geltungsdauer**,

3. bei einem Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen

- a) eine Übersichtskarte, in der die beantragte Strecke mit Haltestellen eingezeichnet ist,<sup>21</sup>
- b) die Länge der Linie, bei Unterwegsbedienung auch der Teilstrecken, in Kilometern,
- c) Angaben über die Zahl, die Art und das Fassungsvermögen (Sitz- und Stehplätze) der zu verwendenden Fahrzeuge,
- d) Fahrplan<sup>22</sup>

(1a) Um **bestimmte Standards des beantragten Verkehrs verbindlich zuzusichern**, kann der Antragsteller dem Genehmigungsantrag weitere Bestandteile hinzufügen, die als **verbindliche Zusicherungen** zu bezeichnen sind.

(2) Dem Antrag sind Unterlagen beizufügen, die ein Urteil über die **Zuverlässigkeit** des Antragstellers und **die Sicherheit und Leistungsfähigkeit des Betriebs** ermöglichen.<sup>23</sup>

**Voraussetzung der Genehmigung<sup>24</sup>**

(1) Die Genehmigung darf nur erteilt werden, wenn

1. die Sicherheit und die Leistungsfähigkeit des Betriebs gewährleistet sind,
2. keine Tatsachen vorliegen, die die Unzuverlässigkeit des Antragstellers als Unternehmer oder der für die Führung der Geschäfte bestellten Personen dartun,
3. der Antragsteller als Unternehmer oder die für die Führung der Geschäfte bestellte Person fachlich geeignet ist und
4. der Antragsteller und die von ihm mit der Durchführung von Verkehrsleistungen beauftragten Unternehmer ihren Betriebssitz oder ihre Niederlassung im Sinne des Handelsrechts im Inland haben.

Die fachliche Eignung nach Satz 1 Nr. 3 wird durch eine angemessene Tätigkeit in einem Unternehmen des Straßenpersonenverkehrs oder durch Ablegung einer Prüfung nachgewiesen.

(1a) Abweichend von Absatz 1 darf beim Verkehr mit Kraftomnibussen die Genehmigung nur erteilt werden, wenn die Anforderungen nach Artikel 3 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009 zur Festlegung gemeinsamer Regeln für die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers und zur Aufhebung der Richtlinie 96/26/EG des Rates (ABl. L 300 vom 14.11.2009, S. 51) erfüllt sind.

(2) Beim [...] Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen ist die Genehmigung zu versagen, wenn

1. der Verkehr auf Straßen durchgeführt werden soll, die sich aus Gründen der Verkehrssicherheit oder wegen ihres Bauzustandes hierfür nicht eignen,

[...] <sup>25</sup>

<sup>20</sup> Vgl. § 12 PBefG.

<sup>21</sup> Dies ist eine Sonderbestimmung, die nur für den Personenfernverkehr gilt.

„Bei einem Personenfernverkehr genügt abweichend von [...] eine Übersichtskarte, in der die beantragte Strecke mit Haltestellen eingezeichnet ist und abweichend von [...] der Fahrplan“ (§ 12 Absatz 1 Satz 2 PBefG).

<sup>22</sup> Angaben über **Beförderungsentgelte** sind beim Genehmigungsantrag für den Personenverkehr **nicht** gefordert (gemäß § 12 Abs. 1 Satz 2 PBefG)

<sup>23</sup> Die Genehmigungsbehörde kann weitere Angaben und Unterlagen, insbesondere Vorlage eines polizeilichen Führungszeugnisses, verlangen. Sie hat bei einem Antrag auf Erteilung der Genehmigung von Linien- oder Gelegenheitsverkehr mit Kraftfahrzeugen das Kraftfahrt-Bundesamt um Auskunft über den Antragsteller zu ersuchen (§ 12 Abs. 3 PBefG).

<sup>24</sup> Vgl. § 13 PBefG.

<sup>25</sup> Eine Beeinträchtigung öffentlicher Verkehrsinteressen ist bei Genehmigungsanträgen für den

**Genehmigungsbehörden<sup>26</sup>**

(1) Die Genehmigung erteilt die von der Landesregierung bestimmte Behörde.

(2) Zuständig ist

1. bei [...] einem Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen die Genehmigungsbehörde, in deren Bezirk der Verkehr ausschließlich betrieben werden soll, [...]

(3) Soll [...] ein Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen in den Bezirken mehrerer Genehmigungsbehörden desselben Landes betrieben werden, so ist die Genehmigungsbehörde zuständig, in deren Bezirk die Linie ihren Ausgangspunkt hat. Bestehen Zweifel über die Zuständigkeit, so wird die zuständige Genehmigungsbehörde von der von der Landesregierung bestimmten Behörde benannt. Die zuständige Genehmigungsbehörde trifft ihre Entscheidung im Einvernehmen mit den an der Linienführung beteiligten Genehmigungsbehörden; Genehmigungsbehörden, deren Bezirke im Transit durchfahren werden, sind nicht zu beteiligen. Kommt ein Einvernehmen nicht zustande, so entscheidet die von der Landesregierung bestimmte Behörde.

(4) Soll ein [...] Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen in mehreren Ländern betrieben werden, so ist Absatz 3 Satz 1 und 3 entsprechend anzuwenden. Bestehen zwischen den beteiligten Ländern Zweifel über die Zuständigkeit und kommt eine Einigung der obersten Landesverkehrsbehörden darüber nicht zustande, so entscheidet auf Antrag einer beteiligten obersten Landesverkehrsbehörde das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur. Das gleiche gilt, wenn über die Entscheidung eines Genehmigungsantrags zwischen den Genehmigungsbehörden der beteiligten Länder ein Einvernehmen nicht hergestellt und auch ein Einvernehmen zwischen den obersten Landesverkehrsbehörden darüber nicht erzielt werden kann.<sup>27</sup>

**Anhörungsverfahren<sup>28</sup>**

(1) Vor der Entscheidung über den Antrag auf Erteilung der Genehmigung für die Beförderung von Personen mit Straßenbahnen, Obussen oder mit Kraftfahrzeugen im Linienverkehr hat die Genehmigungsbehörde

1. die Unternehmer zu hören, deren Rechte nach § 13 Absatz 2 berührt sein können<sup>29</sup>
2. die Stellungnahmen der im Einzugsbereich des beantragten Verkehrs liegenden **Gemeinden**, bei kreisangehörigen Gemeinden auch der Landkreise, der Aufgabenträger und der Verbundorganisationen, soweit diese Aufgaben für die Aufgabenträger oder Unternehmer wahrnehmen, der **örtlich zuständigen Träger der Straßenbaulast**, der nach Landesrecht zuständigen Planungsbehörden und der für Gewerbeaufsicht zuständigen Behörden sowie anderer Behörden, deren Aufgaben durch den Antrag berührt werden, einzuholen; [...]

**[Erteilung der Genehmigung an den] Unternehmer<sup>30</sup>**

(1) Die Genehmigung wird dem Unternehmer für einen bestimmten Verkehr (§ 9) und für seine Person (natürliche oder juristische Person) erteilt.

(2) Der Unternehmer oder derjenige, auf den die Betriebsführung übertragen worden ist, muß den Verkehr im eigenen Namen, unter eigener Verantwortung und für eigene Rechnung betreiben. Die von der Landesregierung bestimmte Behörde kann in Einzelfällen Ausnahmen zulassen.

Die Zustimmung (bzw. der Verzicht auf Einwendungen) einer Gemeinde oder eines Straßenbaulastträgers im Anhörungsverfahren bedeutet nicht, dass diese oder dieser sich zum barrierefreien Ausbau dieser Haltestelle innerhalb bestimmter Fristen bereit erklärt.

Personenfernverkehr kein Versagungsgrund (gemäß § 13 Abs. 2 Satz 2 PBefG).

<sup>26</sup> Vgl. § 11 PBefG.

<sup>27</sup> Der grenzüberschreitende Fernbuslinienverkehr ist nicht Gegenstand dieses Forschungsprojektes.

<sup>28</sup> Vgl. § 14 PBefG.

<sup>29</sup> Vgl. § 14 Absatz. 1 Nr. 1 in Verbindung mit § 14 Absatz 5 Satz 2 PBefG.

<sup>30</sup> Vgl. § 3 PBefG.

Grundsätzlich gelten nach dem PBefG für alle **Verkehrsunternehmer**, die Betriebspflicht (§ 21 PBefG), die Beförderungspflicht (§ 22 PBefG), die Tarifpflicht (§ 39 PBefG) und die Fahrplanpflicht (§ 40 PBefG). Für den Fernbuslinienverkehr gelten allerdings teilweise Sonderbestimmungen, die diese Grundpflichten einschränken oder ganz ausschließen.

**Bild 6:** Vier Grundpflichten des Verkehrsunternehmers gemäß Personenbeförderungsgesetz

#### **Betriebspflicht<sup>31</sup>**

(1) Der Unternehmer ist verpflichtet, den ihm genehmigten Betrieb aufzunehmen und während der Geltungsdauer der Genehmigung den öffentlichen Verkehrsinteressen und dem Stand der Technik entsprechend aufrechtzuerhalten. Gegenstand der Betriebspflicht sind alle Bestandteile der Genehmigung und die nach § 12 Absatz 1a<sup>32</sup> zugesicherten Bestandteile des Genehmigungsantrages.

(5) Im Personenfernverkehr (§ 42a Satz 1) kann der Unternehmer unbeschadet des Absatzes 4 der Genehmigungsbehörde anzeigen, dass er den Verkehr einstellen will. In diesem Fall endet die Betriebspflicht drei Monate nach Eingang der Anzeige bei der Genehmigungsbehörde.

#### **Beförderungspflicht<sup>33</sup>**

Der Unternehmer ist zur Beförderung verpflichtet, wenn

1. die Beförderungsbedingungen eingehalten werden,
2. die Beförderung mit den regelmäßig eingesetzten Beförderungsmitteln<sup>34</sup> möglich ist und
3. die Beförderung nicht durch Umstände verhindert wird, die der Unternehmer nicht abwenden und denen er auch nicht abhelfen kann.

#### **[Fahrplanpflicht]<sup>35</sup>**

(1) Der Fahrplan muß die Führung der Linie, ihren Ausgangs- und Endpunkt sowie die Haltestellen und Fahrzeiten enthalten.

(2) Fahrpläne und deren Änderungen sind der Genehmigungsbehörde anzuzeigen; sofern die Genehmigungsbehörde den angezeigten Fahrplanänderungen innerhalb von einem Monat widerspricht, dürfen diese nicht in Kraft treten.

(2a) Die Zustimmung zu einer Fahrplanänderung wird in der Regel nicht erteilt, wenn diese einer verbindlichen Zusicherung nach § 12 Absatz 1a<sup>86</sup> widerspricht.

(4) Fahrpläne und Fahrplanänderungen sind vom Unternehmer ortsüblich bekanntzumachen. Ferner sind die gültigen Fahrpläne in den zum Aufenthalt der Fahrgäste bestimmten Räumen anzubringen. An den Haltestellen sind mindestens die Abfahrtszeiten anzuzeigen. Der Unternehmer ist verpflichtet, der Genehmigungsbehörde auf deren Anforderung die Fahrplandaten in einem geeigneten elektronischen Format zur Kontrolle der Einhaltung der Fahrplanpflichten sowie zur Nutzung in unternehmensübergreifenden Auskunftssystemen zeitgerecht und unentgeltlich bereitzustellen.

#### **Tarifpflicht<sup>36</sup>**

(1) Beförderungsentgelte und deren Änderung bedürfen der Zustimmung der Genehmigungsbehörde. [...]

§ 39 Absatz 1 bis 5 und 7 gilt nicht für den Personenfernverkehr.<sup>37</sup>

<sup>31</sup> Vgl. § 21 PBefG.

<sup>32</sup> „Um bestimmte Standards des beantragten Verkehrs verbindlich zuzusichern, kann der Antragsteller dem Genehmigungsantrag weitere Bestandteile hinzufügen, die als verbindliche Zusicherungen zu bezeichnen sind“ (§ 12 PBefG Abs. 1a).

<sup>33</sup> Vgl. § 22 PBefG.

<sup>34</sup> Die Beförderungspflicht besteht nur mit „den regelmäßig eingesetzten Beförderungsmitteln“, begründet also keinen Anspruch auf den Einsatz bestimmter Fahrzeuge.

<sup>35</sup> Vgl. § 40 PBefG.

<sup>36</sup> Vgl. § 39 PBefG.

<sup>37</sup> Vgl. § 45 Absatz 2 Nr. 1 PBefG.

## 2.2 Vorschriften des PBefG für den Fernbuslinienverkehr

**Bild 7:** Weitere Vorschriften des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) (speziell) für den Fernbuslinienverkehr

### Personenfernverkehr<sup>38</sup>

Personenfernverkehr ist der **Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen**, der **nicht zum öffentlichen Personennahverkehr** im Sinne des § 8 Absatz 1<sup>39</sup> und **nicht zu den Sonderformen des Linienverkehrs** nach § 43<sup>40</sup> gehört. Die Beförderung von Personen zwischen zwei Haltestellen ist unzulässig, wenn

1. der Abstand zwischen diesen Haltestellen nicht mehr als 50 km beträgt oder
2. zwischen diesen Haltestellen Schienenpersonennahverkehr mit einer Reisezeit bis zu einer Stunde betrieben wird.

In der Genehmigung sind auf Antrag für einzelne Teilstrecken Ausnahmen zu gewähren, wenn

1. kein ausreichendes Nahverkehrsangebot besteht oder
2. das Fahrgastpotenzial der vorhandenen Verkehrsangebote nur unerheblich beeinträchtigt wird.

### Technische Anforderungen<sup>41</sup>

Kraftomnibusse, die im Personenfernverkehr eingesetzt werden, müssen den **Vorschriften des Anhangs VII der Richtlinie 2001/85/EG** [...] in der jeweils zum **Zeitpunkt der Erstzulassung des jeweiligen Kraftomnibusses** geltenden Fassung entsprechen und mit **mindestens zwei Stellplätzen für Rollstuhlnutzer** ausgerüstet sein.<sup>42</sup>

### [Inkrafttreten]<sup>43</sup>

§ 42b gilt **ab dem 1. Januar 2016** für Kraftomnibusse, die **erstmalig** zum Verkehr **zugelassen** werden und **nach Ablauf des 31. Dezember 2019 für alle Kraftomnibusse**.

### Berichtspflicht<sup>44</sup>

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur legt bis zum 1. Januar 2017 dem Deutschen Bundestag einen Bericht darüber vor, ob die mit dem Gesetz zur Änderung personenbeförderungsrechtlicher Vorschriften vom 14. Dezember 2012 verfolgten Ziele erfüllt wurden und wie sich die Marktöffnung im straßengebundenen Personenfernverkehr auswirkt, auch hinsichtlich der Sozial- und Arbeitsbedingungen für das Fahrpersonal.

Der Bericht des BMVI an den Deutschen Bundestag nach § 66 PBefG (BMVI 2017) enthält (u. a.)<sup>45</sup>

3. *Personen zum Besuch von Märkten (Marktfahrten),*

4. *Theaterbesuchern dient. Die Regelmäßigkeit wird nicht dadurch ausgeschlossen, daß der Ablauf der Fahrten wechselnden Bedürfnissen der Beteiligten angepaßt wird* (§ 43 PBefG).

<sup>41</sup> Vgl. § 42b PBefG.

<sup>42</sup> Für den Fernbuslinienverkehr gilt nicht die Zielvorgabe nach vollständiger Barrierefreiheit gemäß § 8 Abs. 3 PBefG (vgl. Kapitel 2.2).

<sup>43</sup> Vgl. § 62 Absatz 3 PBefG.

<sup>44</sup> Vgl. § 66 PBefG.

<sup>45</sup> Außerdem wird ausführlich berichtet (BMVI 2017) über die Zielerreichung bezüglich weiterer maßgeblicher Regelungen der PBefG-Novelle:

- Anpassung der personenbeförderungsrechtlichen Vorschriften an die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007
- Erleichterung des Gelegenheitsverkehrs mit Kraftfahrzeugen
- Ausgestaltung des Genehmigungswettbewerbes

<sup>38</sup> Vgl. § 42 PBefG.

<sup>39</sup> [Begriffsbestimmung Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)]

„Öffentlicher Personennahverkehr im Sinne dieses Gesetzes ist die allgemein zugängliche Beförderung von Personen mit Straßenbahnen, Obussen und Kraftfahrzeugen im Linienverkehr, die überwiegend dazu bestimmt sind, die Verkehrsnachfrage im Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr zu befriedigen. Das ist im Zweifel der Fall, wenn in der Mehrzahl der Beförderungsfälle eines Verkehrsmittels die gesamte Reiseweite 50 Kilometer oder die gesamte Reisezeit eine Stunde nicht übersteigt“ (§ 8 Abs. 1 PBefG).

<sup>40</sup> Sonderformen des Linienverkehrs

„Als Linienverkehr gilt, unabhängig davon, wer den Ablauf der Fahrten bestimmt, auch der Verkehr, der unter Ausschluß anderer Fahrgäste der regelmäßigen Beförderung von

1. Berufstätigen zwischen Wohnung und Arbeitsstelle (Berufsverkehr),
2. Schülern zwischen Wohnung und Lehranstalt (Schülerfahrten),

wesentliche Aussagen zur Zielerreichung in Bezug auf Barrierefreiheit beim Fernbuslinienverkehr<sup>46</sup> (vgl. Bild 8). Als Anlage ist dem Bericht die BAG-Marktanalyse des innerdeutschen Fernbuslinienverkehrsmarkt 2016 (BAG 2016) beigelegt (vgl. Kap. 1.2).

**Bild 8:** Bericht des BMVI nach § 66 PBefG (Auszug) - Zielerreichung der Gesetzesnovelle in Bezug auf Barrierefreiheit bei der Liberalisierung des Fernbuslinienverkehrs, C II.4 in (Bundestagsdrucksache 18/11160)

### Barrierefreiheit

#### a) Fahrzeuge

Die Anforderungen an die Barrierefreiheit der im Fernbuslinienverkehr eingesetzten Fahrzeuge erheben sich aus dem Anhang VII der Richtlinie 2001/85/EG, auf den in § 42b PBefG Bezug genommen wird. Zwischenzeitlich wurde diese Richtlinie durch die UNECE-Regelung Nr. 107 (Anhang 8) abgelöst. Hieraus ergeben sich keine materiellen Veränderungen. Die Vorschrift sollte jedoch bei der nächsten Änderung des Gesetzes angepasst werden.

Der Bundesverband Selbsthilfe Körperbehinderter e. V. (BSK) hat im Herbst 2014 eine Broschüre „Barrierefreiheit in Fernlinienbussen – Allgemeine Anforderungen an die barrierefreie Gestaltung von Fernlinienbussen“ veröffentlicht. Sie gibt Empfehlungen, wie die bestehenden rechtlichen Vorgaben in Bezug auf die barrierefreie Gestaltung der Fahrzeuge umgesetzt werden können.

Das private Busgewerbe beklagt, dass die gesetzliche Regelung über die europarechtlichen Vorgaben hinausgeht, weil mindestens zwei Rollstuhlplätze verlangt werden. Diese Festlegung entspreche auch nicht der Nachfrage. Außerdem werden europarechtliche Bedenken geäußert.

Die Regelung in § 42b PBefG ist nicht bußgeldbewehrt. Um eine Sanktionierung zu ermöglichen, hat der BLFA Straßenpersonenverkehr beschlossen, in den Genehmigungsbescheiden eine Auflage aufzunehmen, nach der die eingesetzten Fahrzeuge die Anforderungen

des § 42b PBefG erfüllen müssen. Von mehreren Ländern wird gefordert, einen gesetzlichen Bußgeldtatbestand zu schaffen.

Das BMVI wird diesen Vorschlag prüfen.

#### b) Barrierefreie Infrastruktur

Die gesetzliche Regelung enthält nur Anforderungen an die Fahrzeuge, aber nicht an die Haltestellen des Fernbuslinienverkehrs. Von den kommunalen Aufgabenträgern wird darauf hingewiesen, dass Barrierefreiheit eine Kombination von barrierefreien Fahrzeugen und einer barrierefreien Infrastruktur voraussetzt. Es sollten vergleichbare Vorgaben wie im ÖPNV und SPNV geschaffen werden.

**Das BMVI bereitet zurzeit ein Handbuch für die Barrierefreiheit im Fernbuslinienverkehr vor.**

Perspektivisch ist zu prüfen, wie die barrierefreie Infrastruktur in Fernbusbahnhöfen verbessert werden kann.

## 2.3 Vorschriften der Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr (BOKraft)

In der BOKraft wird auf die Beförderungspflicht gemäß PBefG (§ 13 BOKraft) und – für Bau, Ausrüstung und Beschaffenheit der Fahrzeuge – auf die straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften<sup>47</sup> (§ 16 Satz 1 BOKraft) Bezug genommen. Die Rechtsbeziehungen zwischen den Verkehrsunternehmen und den Fahrgästen im Buslinienverkehr richten sich im Übrigen nach der ‚Verordnung über die Allgemeinen Beförderungsbedingungen für den Straßenbahn- und Obusverkehr sowie den Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen‘ (BefBedV). Eine Ausnahme von der Beförderungspflicht besteht danach nur in begrenzten, definierten Ausnahmefällen, insbesondere bei Gefahr für Sicherheit und Ordnung“ (§§ 3 und 4 Absatz 5 BefBedV).

Zur Beförderung von „Sachen“, zu denen im Sinne von BOKraft und BefBedV auch Rollstühle und andere Mobilitätshilfen zählen, vgl. Kap. 2.5.

- Barrierefreiheit im öffentlichen Personennahverkehr

- Erleichterung für flexible Bedienungsformen.

<sup>46</sup> Im Bericht wird auch das „Handbuch Barrierefreiheit im Fernbuslinienverkehr“ genannt (vgl. Kap. 1.1).

<sup>47</sup> In den straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften werden Anforderungen an technische Einrichtungen für Fahrgäste mit eingeschränkter Mobilität gestellt (vgl. Kap. 3.2).

**Bild 9:** Grundlegende Bestimmungen der Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr (BOKraft)

#### **Geltungsbereich**

Die Verordnung gilt für Unternehmen, die Fahrgäste mit Kraftfahrzeugen [...] befördern, soweit sie den Vorschriften des Personenbeförderungsgesetzes unterliegen<sup>48</sup>.

#### **Grundregel<sup>49</sup>**

Der **Betrieb** des Unternehmens sowie die **Ausrüstung** und **Beschaffenheit** der Fahrzeuge müssen den besonderen Anforderungen genügen, die sich aus dem Vertrauen in eine **sichere und ordnungsgemäße Beförderung** ergeben.

#### **[Verweis auf Straßenverkehrsrechtliche Vorschriften]<sup>50 51</sup>**

Für Bau, Ausrüstung und Beschaffenheit der Fahrzeuge gelten neben den auf Grund des Straßenverkehrsgesetzes erlassenen Verordnungen die Vorschriften dieser Verordnung.

**Bild 10:** Fahrgastdienliche Vorschriften der Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr (BOKraft)

#### **[Beförderungspflicht]<sup>52</sup>**

Der Unternehmer und das im Fahrdienst eingesetzte Betriebspersonal sind nach Maßgabe der Vorschriften des Personenbeförderungsgesetzes verpflichtet, die Beförderung von Personen durchzuführen. Soweit nicht ein Ausschluß von der Beförderungspflicht nach anderen Rechtsvorschriften besteht, können sie die Beförderung ablehnen, wenn Tatsachen vorliegen, die die Annahme rechtfertigen, daß die zu befördernde Person eine Gefahr für die Sicherheit und Ordnung des Betriebs oder für die Fahrgäste darstellt.

#### **[Ausschluss von Stehplätzen]<sup>53</sup>**

Bei einem Linienverkehr mit Kraftomnibussen, der nicht Orts- oder Nachbarortslinienverkehr ist, kann die Genehmigungsbehörde die Zulässigkeit von Stehplätzen ganz oder teilweise ausschließen.

#### **Kennzeichnung und Beschilderung [der Busse]<sup>54</sup>**

(1) Jedes Fahrzeug ist an der Stirnseite mit einem Zielschild und an der rechten Längsseite mit einem Streckenschild zu kennzeichnen. Bei Fahrzeugen mit 9 bis 35 Fahrgastplätzen genügt die Kennzeichnung mit einem Zielschild an der Stirnseite des Fahrzeugs. An der Rückseite jedes Fahrzeugs ist die Liniennummer zu führen.

(2) Im Zielschild sind mindestens der Endpunkt der Linie (Zielort, Zielhaltestelle) und die Liniennummer anzugeben. Das Streckenschild soll Liniennummer, Ausgangs- und Endpunkt der Linie sowie wichtige Angaben über den Fahrweg enthalten. Bestehen zwischen Ausgangs- und Endpunkt der Linie verschiedene Streckenführungen, so ist der Fahrweg im Ziel- und Streckenschild in geeigneter Weise kenntlich zu machen.

(3) Zielschild, Streckenschild und Liniennummer müssen auch bei Dunkelheit erkennbar

<sup>48</sup> Vgl. § 1 Absatz 1 BOKraft.

<sup>49</sup> Vgl. § 2 BOKraft.

<sup>50</sup> Vgl. Kap. 2.3.

<sup>51</sup> Vgl. § 16 Satz 1 BOKraft.

<sup>52</sup> Vgl. § 13 BOKraft.

<sup>53</sup> Vgl. § 22 Absatz 2 BOKraft.

<sup>54</sup> Vgl. § 33 BOKraft.

sein. Farbiges Licht darf als Unterscheidungszeichen für Linien nicht verwendet werden.

#### [Verständigungseinrichtung zur Mitteilung des Haltewunsches]<sup>55</sup>

[...] Kraftomnibusse des Linienverkehrs müssen deutlich **hör- oder sichtbare Verständigungseinrichtungen** haben

1. zur Erteilung von Fahr- oder Halteaufträgen durch das Betriebspersonal,
2. bei Ein-Mann-Betrieb zur Mitteilung des Haltewunsches der Fahrgäste an den Fahrzeugführer.

#### [Informationseinrichtungen zur Anlegepflicht von Sicherheitsgurten]<sup>56</sup>

Kraftomnibusse, für die Sicherheitsgurte vorgeschrieben sind, müssen geeignete Informationseinrichtungen haben, die den Fahrgästen anzeigen, wann Sicherheitsgurte anzulegen sind.

#### [Anbringung von] Haltestellen[zeichen]<sup>57</sup>

(1) Bei der Bestimmung über die Anbringung der Haltestellenzeichen nach § 45 Abs. 3 StVO ist dem genehmigten Fahrplan entsprechend den Erfordernissen des Betriebs und des Verkehrs Rechnung zu tragen.

(2) Der Unternehmer hat neben den Angaben nach § 40 Abs. 4 PBefG

1. an der Haltestelle die Liniennummer sowie den Namen des Unternehmers anzubringen; anstelle des Namens des Unternehmers kann bei Verkehrsverbänden und Verkehrsgemeinschaften deren Bezeichnung treten, [...]

#### Sitzplätze für behinderte und andere sitzplatzbedürftige Personen<sup>58</sup>

Der Unternehmer hat Sitzplätze für Schwerbehinderte, in der Gehfähigkeit Beeinträchtigte, ältere oder gebrechliche Personen, werdende Mütter und für Fahrgäste mit kleinen Kindern vorzusehen. Diese Sitzplätze sind durch das

Sinnbild nach Anlage 5 an gut sichtbarer Stelle kenntlich zu machen.

## 2.4 Vorschriften für technische Einrichtungen für Personen mit eingeschränkter Mobilität gemäß RL 2001/85/EG bzw. UN/ECE R 107

Menschen sind gemäß der sozialgesetzlichen Definition „**behindert**, wenn ihre körperliche Funktion, geistige Fähigkeit oder seelische Gesundheit mit hoher Wahrscheinlichkeit länger als sechs Monate von dem für das Lebensalter typischen Zustand abweichen und daher ihre Teilhabe am Leben in der Gesellschaft beeinträchtigt ist. Sie sind von Behinderung bedroht, wenn die Beeinträchtigung zu erwarten ist“.<sup>59</sup>

Zu den Personen, die in Bezug auf die Zugänglichkeit und Nutzbarkeit der vorhandenen Infrastruktur als „**mobilitätsbeeinträchtigt**“ anzusehen sind, gehören Menschen mit sehr verschiedenen Fähigkeiten und unterschiedlichen Schwierigkeiten bei der Benutzung konventioneller Bauten, Verkehrsanlagen und Verkehrsmittel („funktionelle“ Definition der Mobilitätsbeeinträchtigung). Als „mobilitätsbeeinträchtigt“ im engeren Sinne gelten Personen, die wegen dauernder Beeinträchtigung oder akuter Erkrankung in ihrer Mobilität stark eingeschränkt sind. Die Bezeichnung „mobilitätsbeeinträchtigte Personen“ schließt folglich die große Gruppe der seh- und hörgeschädigten Menschen ein. Neben Mobilitätseinschränkungen im engeren Sinne sind für die Anforderungen an die barrierefreie Infrastruktur solche Bewegungs- und Wahrnehmungseinschränkungen zu beachten, die in einem weiteren Sinne die Mobilität deutlich einschränken. Sie betreffen diejenigen Menschen, deren Mobilität zeitweise oder in bestimmten Situationen erschwert ist, wie

- hoch betagte und gebrechliche Personen,
- kleine Kinder,
- werdende Mütter,
- vorübergehend mobilitätseingeschränkte Personen mit zeitlich begrenzten Unfall-/ Krankheitsfolgen oder postoperativen Beeinträchtigungen,
- Personen mit Kinderwagen oder schwerem / unhandlichem Gepäck.

<sup>55</sup> Vgl. § 21 Absatz 1 BOKraft.

<sup>56</sup> Vgl. § 21 Absatz 2 BOKraft.

<sup>57</sup> Vgl. § 32 BOKraft.

<sup>58</sup> Vgl. § 34 BOKraft.

<sup>59</sup> Vgl. § 2 Absatz 1 SGB IX.



**Bild 11:** Vorschriften zur Einstiegshöhe gemäß Anhang VII der RL 2001/85/EG

### [Einstiegshöhe]<sup>60</sup>

Die **Höhe der ersten Stufe über der Fahrbahn** an mindestens einer Betriebstür darf folgende Werte nicht überschreiten: [...] und

**320 mm** bei Fahrzeugen der Klassen [...] III.<sup>61</sup>

[...]

Hierbei darf die Absenkvorrichtung<sup>62</sup> aktiviert sein und/oder eine einklappbare Stufe ausgeklappt sein (Anhang VII, 3.1.1 Satz 1 und 3).

**Bild 12:** Vorschriften für technische Einstiegshilfen gemäß Anhang VII der RL 2001/85/EG

### 3.11.1. Allgemeine Vorschriften<sup>63</sup>

3.11.1.1. Die Betätigungseinrichtungen für Einstiegshilfen müssen eindeutig als solche gekennzeichnet sein. Befindet sich die Einstiegshilfe in ausgefahrener oder abgesenkter Stellung, so muss dies dem Fahrer durch eine Kontrollleuchte angezeigt werden.

3.11.1.2. Bei Ausfall einer Sicherheitseinrichtung müssen Hubvorrichtungen, Rampen und Absenkvorrichtungen außer Betrieb gesetzt werden, es sei denn, sie können sicher von Hand betätigt werden. Art und Lage des Notbetätigungsmechanismus sind deutlich zu kennzeichnen. **Im Falle eines Fremdkraftausfalls müssen sich Hubvorrichtungen und Rampen von Hand betätigen lassen.**

3.11.1.3. Der Zugang zu einer der Betriebs- oder Nottüren darf durch eine Einstiegshilfe versperrt sein, sofern die folgenden zwei Bedingungen sowohl innerhalb als auch außerhalb des Fahrzeugs erfüllt sind:

- Die Einstiegshilfe blockiert nicht den Türgriff oder eine andere Vorrichtung zum Öffnen der Tür.
- Die Einstiegshilfe kann im Notfall leicht aus dem Weg geräumt werden, um den Zugang zur Tür freizugeben.

### 3.11.2. Absenkvorrichtung

3.11.2.1. Der Betrieb der Absenkvorrichtung muss mittels eines Schalters freigegeben werden.

3.11.2.2. Betätigungseinrichtungen, mit denen das Absenken oder Anheben eines Teils des Fahrzeugaufbaus oder des gesamten Aufbaus gegenüber der Fahrbahn eingeleitet wird, sind deutlich zu kennzeichnen; sie müssen sich unter direktem Zugriff des Fahrers befinden.

3.11.2.3. Es muss möglich sein, den Absenk- oder Anhebevorgang durch eine Betätigungseinrichtung anzuhalten und unmittelbar umzukehren; diese Betätigungseinrichtung muss vom Fahrersitz aus in Reichweite des Fahrers und auch in der Nähe anderer Betätigungseinrichtungen liegen, die für den Betrieb des Absenkensystems vorgesehen sind.

3.11.2.4. Im Zusammenhang mit Absenkvorrichtungen sind die folgenden Betriebszustände nicht zulässig:

- Eine Fahrzeuggeschwindigkeit von mehr als 5 km/h darf nicht möglich sein, wenn das Fahrzeug unter seine normale Fahrstellung abgesenkt ist.
- Ein Anheben oder Absenken des Fahrzeugs darf nicht möglich sein, wenn die Bedienung der Betriebstür aus irgendeinem Grund nicht möglich ist.

### 3.11.3. [Lift] Hubvorrichtung

#### 3.11.3.1. Allgemeine Vorschriften

3.11.3.1.1. Ein Betrieb der Hubvorrichtungen darf nur bei stehendem Fahrzeug möglich sein. Beim Anheben der Plattform und vor dem Absenken muss selbsttätig eine Einrichtung in Betrieb gesetzt werden, die ein Abrollen des Rollstuhls verhindert.

3.11.3.1.2. Die Plattform der Hubvorrichtung muss mindestens 800 mm breit und mindestens 1200 mm lang sein und für eine Betriebslast von mindestens 300 kg ausgelegt sein.

3.11.3.2. Zusätzliche technische Vorschriften für fremdkraftbetätigte Hubvorrichtungen

3.11.3.2.1. Die Betätigungseinrichtung ist so auszulegen, dass sie automatisch in die AUS-Stellung zurückkehrt, sobald sie losgelassen wird. Hierbei muss die Bewegung der Hubvorrichtung unmittelbar angehalten werden, und es muss möglich sein, eine Bewegung in Aufwärts- oder Abwärtsrichtung einzuleiten.

3.11.3.2.2. Bereiche, die von der Bedienungs-person nicht eingesehen werden können, und

<sup>60</sup> Vgl. RL 2001/85/EG Anhang VII, 3.1.1.

<sup>61</sup> Zum Vergleich: 250 mm bei Fahrzeugen der Klassen I (sogenannte Stadtlinienbusse).

<sup>62</sup> Vgl. Bild 12.

<sup>63</sup> Vgl. RL 2001/85/EG Anhang VII, 3.11.

in denen Gegenstände von der Hubvorrichtung erfasst oder zerquetscht werden können, müssen durch eine Sicherheitseinrichtung geschützt werden (z. B. Umkehrmechanismus).

3.11.3.2.3. Wird eine dieser Sicherheitseinrichtungen aktiviert, so muss die Bewegung der Hubvorrichtung unmittelbar angehalten werden und eine Bewegung in die entgegengesetzte Richtung eingeleitet werden.

3.11.3.3. Bedienung von fremdkraftbetätigten Hubvorrichtungen

3.11.3.3.1. Befindet sich die Hubvorrichtung an einer Betriebstür, die im direkten Sichtfeld des Fahrers des Fahrzeugs liegt, so kann die Hubvorrichtung vom Fahrersitz aus bedient werden.

3.11.3.3.2. In allen anderen Fällen muss sich die Betätigungseinrichtung neben der Hubvorrichtung befinden. Die Betätigungseinrichtung darf jedoch nur vom Fahrersitz aus aktiviert und deaktiviert werden können.

3.11.3.4. Von Hand betätigte Hubvorrichtung

3.11.3.4.1. Die Hubvorrichtung muss so ausgelegt sein, dass sie über in der Nähe angebrachte Betätigungseinrichtungen bedient wird.

3.11.3.4.2. Die Hubvorrichtung muss so ausgelegt sein, dass sie ohne übermäßigen Kraftaufwand betätigt werden kann.

### **3.11.4. Rampe**

3.11.4.1. Allgemeine Vorschriften

3.11.4.1.1. Ein Betrieb der Rampe darf nur bei stehendem Fahrzeug möglich sein.

3.11.4.1.2. Die äußeren Kanten müssen mit einem Radius von mindestens 2,5 mm abgerundet sein. Die äußeren Ecken müssen mit einem Radius von mindestens 5 mm abgerundet sein.

3.11.4.1.3. Die Rampe muss mindestens 800 mm breit sein. Die Neigung der Rampe darf nicht mehr als 12 % betragen, wenn diese auf einen 150 mm hohen Bordstein ausgefahren oder entfaltet ist. Zur Einhaltung des vorgeschriebenen Werts darf eine Absenkvorrichtung verwendet werden.

3.11.4.1.4. Rampen, die in benutzbarem Zustand länger sind als 1200 mm, sind mit einer Einrichtung auszurüsten, die ein seitliches Abrollen des Rollstuhls verhindert.

3.11.4.1.5. Die Rampen sind für einen sicheren Betrieb mit einer Last von 300 kg auszulegen.

3.11.4.2. Betriebsarten

3.11.4.2.1. Das Aus- und Einfahren der Rampe kann entweder von Hand oder fremdkraftbetätigt erfolgen.

3.11.4.3. Zusätzliche technische Vorschriften für fremdkraftbetätigte Rampen.

3.11.4.3.1. Das Aus- und Einfahren der Rampe muss durch gelbe Blinkleuchten und ein Schallzeichen angezeigt werden; die Rampe muss durch deutlich sichtbare rote und weiße reflektierende Warnmarkierungen an den äußeren Kanten erkennbar sein.

3.11.4.3.2. Das Ausfahren der Rampe in horizontaler Richtung muss durch eine Sicherheitseinrichtung geschützt sein.

3.11.4.3.3. Wird eine dieser Sicherheitseinrichtungen aktiviert, muss die Bewegung der Rampe unmittelbar angehalten werden.

3.11.4.3.4. Die horizontale Bewegung der Rampe muss unterbrochen werden, sobald diese mit einer Masse von 15 kg belastet wird.

3.11.4.3.4. Bedienung von fremdkraftbetätigten Rampen.

3.11.4.4.1. Befindet sich die Rampe an einer Betriebstür, die im direkten Sichtfeld des Fahrers des Fahrzeugs liegt, kann die Rampe vom Fahrersitz aus bedient werden.

3.11.4.4.2. In allen anderen Fällen muss sich die Betätigungseinrichtung neben der Rampe befinden. Die Betätigungseinrichtung darf jedoch nur vom Fahrersitz aus aktiviert und deaktiviert werden können.

3.11.4.5. Von Hand betätigte Rampe.

3.11.4.5.1. Die Rampe muss so ausgelegt sein, dass sie ohne übermäßigen Kraftaufwand betätigt werden kann.

**Bild 13:** Vorschriften zur Zugänglichkeit des Fahrzeuginnenraums gemäß Anhang VII der RL 2001/85/EG

### 3.1. Stufen<sup>64</sup>

Die **Höhe aller Stufen** (mit Ausnahme der ersten Stufe über der Fahrbahn an der bzw. den obengenannten Türen), in einem Zugang und in einem Gang darf folgende Werte nicht überschreiten: [...] und **250 mm** bei Fahrzeugen der Klassen [...] III [...]. Der Übergang von einem abgesenkten Gang zu einem Sitzbereich gilt nicht als Stufe<sup>65</sup>.

### 3.5. Fußbodenneigung<sup>66</sup>

Die **Neigung von Gängen, Zugängen oder Fußbodenbereichen zwischen einem Behindertensitz oder einem Rollstuhlstellplatz und mindestens einem Einstieg und einem Ausstieg** oder einem kombinierten Ein-/Ausstieg darf **8 %** nicht überschreiten. Solche geneigten Bereiche werden mit einer **rutschfesten Oberfläche** versehen.

**Bild 14:** Vorschriften für Behindertensitze und zum Platzangebot für Fahrgäste mit eingeschränkter Mobilität gemäß Anhang VII der RL 2001/85/EG

### 3.2. Behindertensitze und Platzangebot für Fahrgäste mit eingeschränkter Mobilität<sup>67</sup>

3.2.1. In der **Nähe einer oder mehrerer für das Ein- und Aussteigen geeigneter Betriebstüren** ist in Fahrtrichtung oder entgegen der Fahrtrichtung eine Mindestanzahl von Sitzen vorzusehen, die als **Behindertensitze** ausgewiesen sind. Bei Fahrzeugen [...] der Klassen [...] III sind **mindestens zwei** derartige Sitze vorzusehen [...]. Sitze, die bei Nichtbenutzung hochklappen, dürfen nicht als Behindertensitze ausgewiesen werden. Anhang I Abschnitt 7.7.8.5.2<sup>68</sup> gilt nicht für Fahrzeuge, die dieser Vorschrift genügen.

3.2.2. **Unter oder neben** mindestens einem **Behindertensitz** muss **angemessener Platz für einen Blindenhund** sein.

3.2.3. Zwischen dem Sitzplatz und dem Gang müssen **Armlehnen** angebracht sein, die sich

**leicht aus dem Weg räumen lassen**, um ungehinderten Zugang zum Sitz zu ermöglichen. [...]

3.2.4. Die Breite des Sitzpolsters eines **Behindertensitzes** muss auf beiden Seiten einer durch den Mittelpunkt dieses Sitzplatzes verlaufenden senkrechten Ebene mindestens 220 mm betragen [**Gesamtbreite 440 mm**]; im Falle einer Sitzbank muss sie je Sitzplatz auf beiden Seiten mindestens 220 mm betragen.

3.2.5. Die **Höhe des unbelasteten Sitzpolsters über dem Fußboden** ist so zu wählen, dass der Abstand vom Fußboden zu einer tangential zur vorderen oberen Fläche des Sitzpolsters verlaufenden waagerechten Ebene **zwischen 400 mm und 500 mm** beträgt.

3.2.6. Der Fußraum an Behindertensitzen erstreckt sich von einer senkrechten Ebene durch die Vorderkante des Sitzpolsters vom Sitz weg. Die maximale **Neigung des Fußraums in jeder Richtung** darf **8 %** nicht übersteigen.

3.2.7. [...].

**Bild 15:** Vorschriften zu Informations- und Kommunikationseinrichtungen gemäß Anhang VII der RL 2001/85/EG

### 3.4. Piktogramme<sup>69</sup>

3.4.1. Fahrzeuge, die einen Rollstuhlstellplatz und/oder einen Behindertensitz aufweisen, sind außen auf der Beifahrerseite des Fahrzeugs und neben der bzw. den jeweiligen Betriebstüren mit Piktogrammen gemäß Anhang III Abbildungen 23a und 23b zu kennzeichnen, die von außen sichtbar sind. Geeignete Piktogramme sind auch innen im Fahrzeug in der Nähe des Rollstuhlstellplatzes und/oder des Behindertensitzes anzubringen.



(Piktogramme aus UN/ECE R 107)

<sup>64</sup> Vgl. RL 2001/85/EG Anhang VII, 3.1.

<sup>65</sup> Vgl. RL 2001/85/EG Anhang VII, 3.1.1 Satz 4.

<sup>66</sup> Vgl. RL 2001/85/EG Anhang VII, 3.5.

<sup>67</sup> Vgl. RL 2001/85/EG Anhang VII, 3.2.

<sup>68</sup> „In Fahrzeugen der Klassen I und II müssen sich jedoch mindestens zwei und in Fahrzeugen der Klasse A mindestens ein nach vorn oder hinten gerichtete(r) Sitz(e), der (die) besonders für

andere Fahrgäste mit eingeschränkter Mobilität als Rollstuhlfahrer bestimmt und gekennzeichnet ist (sind), in dem Teil des Busses befinden, der für den Einstieg am geeignetsten ist“ (Anhang I Abschnitt 7.7.8.5.2 Satz 1).

<sup>69</sup> Vgl. RL 2001/85/EG Anhang VII, 3.4

### Bedienungsanleitung für Rollstuhlnutzer- und Rollstuhlrückhaltesysteme

3.8.2.11. Die Bedienungsanleitung ist in der Nähe des Rückhaltesystems deutlich sichtbar anzubringen.

### 3.3. Kommunikationseinrichtungen<sup>70</sup>

3.3.1. Neben einem Behindertensitz und innerhalb des Rollstuhlbereichs sind in einer Höhe zwischen 700 mm und 1200 mm über dem Fußboden Kommunikationseinrichtungen anzubringen.

3.3.2. Kommunikationseinrichtungen im Niederflurbereich<sup>71</sup> müssen sich in einer Höhe zwischen 800 mm und 1500 mm befinden, wenn keine Sitze vorhanden sind.

3.3.3. Die **Betätigungseinrichtung** aller internen Kommunikationseinrichtungen muss sich mit der **Handfläche bedienen** lassen und in **Kontrastfarbe(n) und -tönung** ausgeführt sein.

3.3.4. Wenn das Fahrzeug mit einer Rampe oder einer Hubvorrichtung ausgerüstet ist, ist an der **Fahrzeugaußenseite neben der Tür** in einer Höhe von **höchstens 1300 mm über der Fahrbahn** eine **Kommunikationseinrichtung** anzubringen.

**Bild 16:** Vorschriften zur Beleuchtung gemäß Anhang VII der RL 2001/85/EG

3.10.1. Zur **Beleuchtung des Bereichs im Fahrzeug und unmittelbar außerhalb des Fahrzeugs** ist eine **angemessene Beleuchtung** vorzusehen, damit Personen mit eingeschränkter Mobilität **sicher ein- und aussteigen** können. Eine Beleuchtung, die die Sicht des Fahrers beeinträchtigen könnte, darf nur bei stehendem Fahrzeug in Betrieb sein.<sup>72</sup>

<sup>70</sup> Vgl. RL 2001/85/EG Anhang VII, 3.3

<sup>71</sup> Fernlinienbusse müssen nicht über Niederflurbereiche verfügen.

<sup>72</sup> Vgl. RL 2001/85/EG Anhang VII, 3.10.1.

<sup>73</sup> Vgl. RL 2001/85/EG Anhang VII, 3.6.

<sup>74</sup> Gemäß **§ 42b PBefG** müssen Kraftomnibusse, die im Personenfernverkehr eingesetzt werden,

**Bild 17:** Vorschriften in Bezug auf Rollstuhlfahrer gemäß Anhang VII der RL 2001/85/EG.

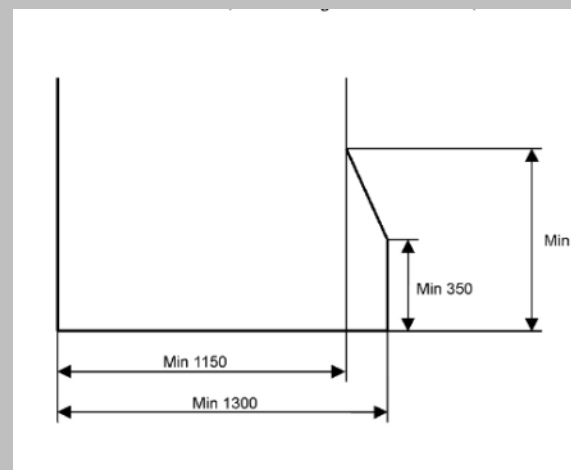
### 3.6. Vorschriften in Bezug auf Rollstuhlfahrer<sup>73</sup>

#### [Anzahl, Anordnung und Abmessung der Rollstuhlstellplätze]

3.6.1. Für **jeden Rollstuhlfahrer<sup>74</sup>**, für den der Fahrgastraum eingerichtet ist, muss ein **Rollstuhlstellplatz** vorhanden sein, der **mindestens 750 mm breit und 1300 mm lang** ist. Die **Längsebene des Rollstuhlstellplatzes muss parallel zur Längsebene des Fahrzeugs** verlaufen; die Fußbodenoberfläche des Rollstuhlstellplatzes muss **rutschhemmend** sein.

Im Falle eines Rollstuhlstellplatzes, der für die Beförderung eines Rollstuhls in Fahrtrichtung ausgelegt ist, kann die Oberkante der davor liegenden Rückenlehnen in den Rollstuhlstellplatz hineinragen, wenn der in Anhang III Abbildung 22 gezeigte Freiraum verbleibt.

Skizze aus UN/ECE R 107:



3.6.2. Es muss mindestens eine Tür vorhanden sein, die von Rollstuhlfahrern benutzt werden kann. [...] Die **Tür für den Zugang von Rollstuhlfahrern muss mit einer Einstiegs- hilfe ausgestattet** sein, die den Bestimmungen von Abschnitt 3.11.2 (Absenkvorrichtung) entspricht, und zwar in Verbindung mit den Bestimmungen von Abschnitt 3.11.3 (Hubvorrichtung) bzw. 3.11.4 (Rampe).

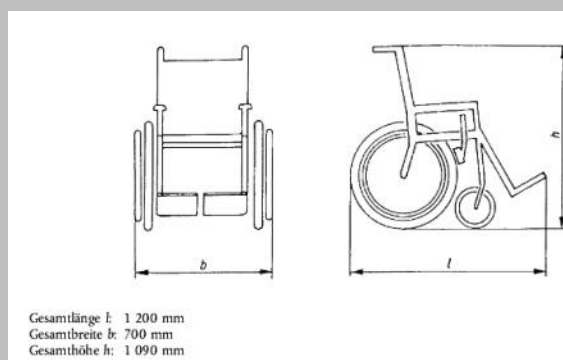
mit **mindestens zwei Stellplätzen für Rollstuhlnutzer** ausgerüstet sein. Vgl. Bild 7.

<sup>75</sup> Bei Fahrzeugen der Klasse I [Stadtlinienbussen] muss mindestens eine **Betriebstür** für den Zugang von Rollstuhlfahrern ausgelegt sein (Anhang VII, 3.6.2 Satz 2).

3.6.3. Eine für **Rollstuhlfahrer vorgesehene Tür**, bei der es sich nicht um eine Betriebstür handelt, muss **mindestens 1400 mm hoch** sein. **Alle für Rollstuhlfahrer vorgesehenen Türen** des Fahrzeugs müssen **mindestens 900 mm breit** sein; diese Breite darf um 100 mm geringer ausfallen, wenn die Messung auf der Höhe der Handläufe vorgenommen wird.

3.6.4. Es muss möglich sein, sich mit einem **Bezugsrollstuhl**<sup>76</sup>, der die in Anhang III Abbildung 21 **angegebenen Abmessungen** aufweist, von außerhalb des Fahrzeugs durch mindestens eine der für Rollstuhlfahrer vorgesehenen Türen zu dem bzw. den Rollstuhlplätzen zu bewegen.

Skizze aus UN/ECE R 107:



### 3.7. Sitze im Rollstuhlbereich<sup>77</sup>

3.7.1. Im Rollstuhlbereich dürfen Klappsitze eingebaut werden; in hochgeklapptem und unbenutztem Zustand dürfen diese Sitze jedoch nicht in den Rollstuhlbereich hineinragen.

3.7.2. Ein **Fahrzeug darf im Rollstuhlbereich mit herausnehmbaren Sitzen ausgestattet** werden, sofern sich diese Sitze vom Fahrer oder einem Mitglied des Fahrpersonals leicht ausbauen lassen.

3.7.3. Wenn der Fußraum eines Sitzes oder ein Teil eines Klappsitzes in Benutzungsstellung in einen Rollstuhlstellplatz hineinragt, ist

<sup>76</sup> Abmessungen des **Bezugsrollstuhls**: Gesamtlänge  $L = 1.200$  mm (mit Benutzer 1.250 mm), Gesamtbreite  $b = 700$  mm, Gesamthöhe ab dem Boden  $h = 1.090$  mm (mit Benutzer 1.350 mm) (RL 2001/85/EG Anhang VII Abschnitt 3.6.4 und Anhang III Abbildung 21) [gleichlautend: UN/ECE R 107, Anhang 8 Absatz 3.6.4 und Anhang 4 Abbildung 21].

<sup>77</sup> Vgl. RL 2001/85/EG Anhang VII, 3.7.

<sup>78</sup> Vgl. RL 2001/85/EG Anhang VII, 3.9.

<sup>79</sup> Vgl. RL 2001/85/EG Anhang VII, 3.8.1.

<sup>80</sup> Für Fernlinienbusse (Klasse III) **entfällt die Alternative, die bei Stadtlinienbussen (Klasse I)**

an oder neben diesen Sitzen ein Schild mit folgender Aufschrift anzubringen: „*Diesen Platz bitte für einen Rollstuhlfahrer freimachen*“.

### 3.9. Türbetätigung<sup>78</sup>

3.9.1. Die **Öffnungseinrichtungen** neben **einer Tür**, [die von Rollstuhlfahrern benutzt werden kann] dürfen, unabhängig davon, ob sie sich innerhalb oder außerhalb des Fahrzeugs befinden, **nicht mehr als 1300 mm über der Fahrbahn bzw. dem Fußboden** liegen.

**Bild 18:** Vorschriften in Bezug auf Rollstuhl-Rückhaltesysteme (Standfestigkeit der Rollstühle) gemäß Anhang VII der RL 2001/85/EG

### 3.8.1 Rollstuhl-Rückhaltesystem<sup>79</sup>

Alternativ zu den Vorschriften der Abschnitte 3.8.1.1 bis 3.8.1.2.3 kann das Rückhaltesystem den Vorschriften der Abschnitte 3.8.2 bis 3.8.2.11 genügen.<sup>80</sup>

3.8.1.1. In Fahrzeugen, in denen für die Fahrgastsitze keinerlei Insassen-Rückhaltesystem<sup>81</sup> vorgeschrieben ist, ist der Rollstuhlbereich mit einem Rückhaltesystem auszurüsten, das die Standfestigkeit des Rollstuhls gewährleistet.

[...]

3.8.1.2. Wenn die **Fahrgastsitze mit einem Insassen-Rückhaltesystem ausgestattet** sein müssen, ist **jeder Rollstuhlstellplatz mit einem Rückhaltesystem auszurüsten**, das in der Lage ist, den **Rollstuhl** und den **Rollstuhlfahrer** zurückzuhalten.

Dieses **Rückhaltesystem** und seine **Verankerungen** müssen so ausgelegt sein, dass sie **gleichartigen Kräften wie** denjenigen standhalten, denen **die übrigen Fahrgastsitze und Insassen-Rückhaltesysteme** standhalten müssen.

in Deutschland die Regellösung ist: Die Aufstellung des ungesicherten Rollstuhlfahrers und ungesicherten Rollstuhls – **entgegen der Fahrtrichtung gegen eine Haltelehne oder Rückenlehne gestellt** – ist bei Fernlinienbussen **nicht zulässig**.

<sup>81</sup> Gemäß § 35a Abs. 3 und 4 StVZO müssen Kraftomnibusse der Klasse III, wie sie im Personenfernverkehr eingesetzt werden, mit **Verankerungen zum Anbringen von Sicherheitsgurten** sowie mit **Sicherheitsgurten oder Rückhaltesystemen** ausgerüstet sein (vgl. Bild 18).

Es ist eine statische Prüfung wie folgt durchzuführen: [...]

- c) [...] Sofern vorhanden, müssen die Verriegelungseinrichtungen, die es dem Rollstuhlfahrer erlauben, das Fahrzeug zu verlassen, nach dem Aussetzen der Zugkraft noch von Hand betätigt werden können.

#### 3.8.1.2.1. Einwirkung einer Kraft in Fahrtrichtung im Falle getrennter Rückhaltesysteme für Rollstuhl und Rollstuhlfahrer

[...]

##### 3.8.1.2.1.2. Klasse M3

- a) [...] im Falle eines Beckengurts [...].  
 b) Im Falle eines Dreipunktgurts: [...]  
 c) [...] am Rollstuhl-Rückhaltesystem.  
 d) Die Kräfte müssen gleichzeitig einwirken.

#### 3.8.1.2.2. Einwirkung einer Kraft in Fahrtrichtung im Falle eines kombinierten Rollstuhl- und Rollstuhlfahrer-Rückhaltesystems

[...]

##### 3.8.1.2.2.2. Klasse M3

- a) Im Falle eines Beckengurts: [...].  
 b) Im Falle eines Dreipunktgurts:[...]  
 c) [...] am Rollstuhl-Rückhaltesystem.  
 d) Die Kräfte müssen gleichzeitig einwirken.

#### 3.8.1.2.3. Einwirkung einer Kraft entgegen der Fahrtrichtung

- a) [...] am Rollstuhl-Rückhaltesystem

#### 3.8.2. Alternatives Rollstuhl-Rückhaltesystem

3.8.2.1. Ein Rollstuhlstellplatz ist mit einem **Rollstuhl-Rückhaltesystem** auszurüsten, das **für allgemeine Rollstuhlbenutzung geeignet** ist und die **Beförderung eines Rollstuhls mit Rollstuhlfahrer in Fahrtrichtung** ermöglicht.

3.8.2.2. Ein Rollstuhlstellplatz ist mit einem Rollstuhlfahrer-Rückhaltesystem auszurüsten, das **mindestens zwei Verankerungspunkte** und **einen Beckengurt** umfasst; für dessen Auslegung und Konstruktion sind Bauteile zu

verwenden, mit denen eine vergleichbare Leistung wie bei Sicherheitsgurtbauteilen bezweckt wird, die der geänderten Richtlinie 77/541/EWG<sup>82</sup> entsprechen.

3.8.2.3. Das **Rückhaltesystem**, mit dem ein Rollstuhlstellplatz ausgerüstet ist, muss sich **im Notfall leicht öffnen** lassen.

[...]

3.8.2.6. Die **Verankerungspunkte** sowohl des **Rollstuhl-Rückhaltesystems** als auch der **Rollstuhlfahrer-Rückhalteeinrichtung** sind wie folgt einer **statischen Prüfung** zu unterziehen: [...]

3.8.2.8. Ein **Rollstuhl-Rückhaltesystem** ist wie folgt einer **dynamischen Prüfung** zu unterziehen: [...]

3.8.2.8.1. Ein **repräsentativer Prüfrollstuhl mit einer Masse von 85 kg** [...] wird aus einer Geschwindigkeit zwischen 48 km/h und 50 km/h bis zum Stillstand abgebremst und [...]: [...]

3.8.2.9. Eine Rollstuhlfahrer-Rückhalteeinrichtung muss den Prüfvorschriften des Abschnitts 2.7.8.4 des Anhangs der Richtlinie 77/541/EWG oder einer gleichwertigen Prüfung mit den Verzögerungswerten und -zeiten des Abschnitts 3.8.2.8.1 genügen. Bei Sicherheitsgurten, die nach der Richtlinie 77/541/EWG genehmigt und entsprechend gekennzeichnet sind, wird von der Einhaltung dieser Vorschriften ausgegangen.

3.8.2.10.2. Nach Abschluss der Prüfung müssen sich die **Mechanismen zur Freigabe des Rollstuhls** und des **Rollstuhlfahrers öffnen** lassen.

Im Zusammenhang mit der technischen Barrierefreiheit der Fahrzeuge müssen auch die Hilfsmittel mit betrachtet werden. Nur ein Teil der Rollstühle ist von den Herstellern als sicher für den Transport in Kraftfahrzeugen (einschließlich Bussen), d. h. als Fahrzeugsitz geeignet erklärt und entsprechend gemäß DIN EN 12184 gekennzeichnet. Dies sind vor Allem Rollstühle jüngeren Datums. Anpassungen der Rollstühle durch die Hersteller an den individuellen Bedarf des Nutzers sind die Regel. Dabei entfällt die normgerechte Kennzeichnung in der Regel nicht. Dar-

<sup>82</sup> Vgl. Richtlinie 2005/40/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 7. September 2005 zur Änderung der Richtlinie 77/541/EWG

des Rates zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Sicherheitsgurte und Haltesysteme für Kraftfahrzeuge.

über hinaus gehende Änderungen an den Rollstühlen durch die Nutzer sind nicht nur in Bezug auf die sichere Mitnahme in Bussen bedenklich, sondern auch in Bezug auf den bestimmungsgemäßen Gebrauch im Straßenverkehr und u. U. den Versicherungsschutz.

Die **UN/ECE R 107** der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen (UN/ECE) – „*Einheitliche Bedingungen für die Genehmigung von Fahrzeugen der Klassen M2 und M3 hinsichtlich ihrer allgemeinen Konstruktionsmerkmale*“ existiert bereits seit dem 18.06.1998. Auf der Grundlage eines am 20. März 1958 im Rahmen der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen (UN/ECE) geschlossenen und mit Wirkung vom 16. Oktober 1995 geänderten Übereinkommens<sup>83</sup> wurde auch die UN/ECE R 107 von der Europäischen Gemeinschaft angenommen und gilt daraufhin auch in Deutschland<sup>84</sup>. Zum 01.11.2014 wurde die RL 2001/85/EG im Genehmigungsverfahren der EU obligatorisch durch die UN/ECE R 107 ersetzt.

Der **Anhang 8** „Vorschriften für technische Einrichtungen für Fahrgäste mit eingeschränkter Mobilität“ dieser UN/ECE R 107 **stimmt weitestgehend** mit den betreffenden Vorschriften des **Anhangs VII** der Richtlinie 2001/85/EG **überein**, die in den Bildern 10 bis 17 ausführlich dargestellt sind (vgl. beispielhafter Auszug in (Tab. 1). Auf

eine vollständige Wiedergabe kann daher an dieser Stelle verzichtet werden.

**Tab. 1:** Vorschriften zu Stufen gemäß Anhang VII der RL 2001/85/EG . und Anhang 8 der UN/ECE R 107

RL 2001/85/EG, Anhang VII	UN/ECE R 107, Anhang 8
<b>3. Vorschriften</b>	<b>3 Vorschriften</b>
<b>3.1. Stufen</b>	<b>3.1 Stufen</b>
Die Höhe der ersten Stufe über der Fahrbahn an mindestens einer Betriebstür darf folgende Werte nicht überschreiten: [...] und 320 mm <sup>85</sup> bei Fahrzeugen der Klassen [...] III und [...].	Die Höhe der ersten Stufe über der Fahrbahn an mindestens einer Betriebstür darf folgende Werte nicht überschreiten: [...] und 320 mm bei Fahrzeugen der Klassen [...] III und [...].  Entspricht nur eine Betriebstür dieser Vorschrift, darf keine Schranke oder kein Schild vorhanden sein, die verhindern, dass die Tür für beides, als Einstieg und

<sup>83</sup> BMVI: „[...] Seit Ende der 50er Jahre werden auf internationaler Ebene die technischen Vorschriften für Kraftfahrzeuge harmonisiert, um Schranken im Handel mit Kraftfahrzeugen und mit Zubehörteilen zum Nutzen der Verbraucher abzubauen. Grundlage ist ein am 20. März 1958 im Rahmen der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen (UN/ECE) geschlossenes und mit Wirkung vom 16. Oktober 1995 geändertes Übereinkommen. Dem Übereinkommen gehören zurzeit 51 Vertragsparteien an.

[...]

Regelungen und Änderungen von Regelungen, die dem Übereinkommen jeweils als Anhang beigefügt werden, können entsprechend dem Beschluss 97/836/EG des Rates vom 27. November 1997 über den Beitritt der Europäischen Gemeinschaft zu dem Geänderten Übereinkommen von 1958 (ABl. L 346 vom 17.12.1997, S. 78) sowohl von der Europäischen Gemeinschaft als auch von Deutschland angenommen werden.

Zu den von der Europäischen Gemeinschaft angenommenen Regelungen und Änderungen von Regelungen, die dann auch in Deutschland gelten, bedarf es gemäß Artikel 300 Absatz 7 EG-Vertrag vom 2. Oktober 1997 in Verbindung mit Artikel 1 Absatz 4 (bei neuen Regelungen) und

Artikel 1 Absatz 7 (bei bestehenden Regelungen) des Geänderten Übereinkommens von 1958 keines zusätzlichen Rechtsaktes, mit dem diese Regelungen bzw. Änderungen von Regelungen in innerstaatliches, d. h. in deutsches Recht übernommen werden. In diesen Fällen erfolgt eine Bekanntmachung einer deutschsprachigen Fassung im Verkehrsblatt (VkBl.), dem Amtsblatt des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur.

Regelungen und Änderungen von Regelungen, die nicht von der Europäischen Gemeinschaft aber von Deutschland angenommen wurden, werden auf Grundlage eines Vertragsgesetzes (siehe PDF-Datei "Vertragsgesetz") auf dem Verordnungswege in deutsches Recht übernommen und im Bundesgesetzblatt Teil II bekannt gemacht.“ Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI)

<sup>84</sup> BMVI: „Nachfolgend aufgeführte UN/ECE Regelungen finden in Europa Anwendung: [...] R 107 Busse [...]“ Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI 2016b.)

<sup>85</sup> Zum Vergleich: 250 mm bei Fahrzeugen der Klassen I (sogenannte Stadtliniensbussen).

	als Ausstieg, benutzt wird.
[...]	[...]
Hierbei darf die Absenkvorrichtung aktiviert sein und/oder eine einklappbare Stufe ausgeklappt sein.	Hierbei darf die Absenkvorrichtung aktiviert sein und/oder eine einklappbare Stufe ausgeklappt sein.
Die Höhe aller Stufen mit Ausnahme der ersten Stufe über der Fahrbahn an der bzw. den obengenannten Türen, in einem Zugang und in einem Gang darf folgende Werte nicht überschreiten: [...] und 250 mm bei Fahrzeugen der Klassen [...] III [...].	Die Höhe aller Stufen in einem Zugang an der (den) oben genannten Tür(en) in einem Zugang und in einem Gang darf folgende Werte nicht überschreiten: [...] und 250 mm bei Fahrzeugen der Klassen [...] III und [...].
Der Übergang von einem abgesenkten Gang zu einem Sitzbereich gilt nicht als Stufe.	Der Übergang von einem abgesenkten Gang zu einem Sitzbereich gilt nicht als Stufe.

Vorgaben zur Berücksichtigung der Belange von Menschen mit Behinderung bei der Gestaltung von Toiletten in Fernlinienbussen sind in Anhang VII der RL 2001/85/EG bzw. in Anhang 8 der UN/ECE R 107 nicht enthalten.

## 2.5 Beförderungsbedingungen

Die Beförderungsbedingungen gemäß PBefG, BOKraft sowie der Verordnung über die Allgemeinen Beförderungsbedingungen für den Straßenbahn- und Obusverkehr sowie den Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen (BefBedV) gelten auch für den Fernbuslinienverkehr.

Daneben können die Unternehmen auch Besondere Beförderungsbedingungen einführen.

**Bild 19: Beförderungsbedingungen** gemäß PBefG, BOKraft und Verordnung über die Allgemeinen Beförderungsbedingungen für den Straßenbahn- und Obusverkehr sowie den Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen (BefBedV)

### [Besondere Beförderungsbedingungen]<sup>86</sup>

(6) Die Beförderungsbedingungen sind vor ihrer Einführung der Genehmigungsbehörde zur Zustimmung vorzulegen, soweit sie von den **Allgemeinen Beförderungsbedingungen** [...] für das Unternehmen im Einzelfalle abweichen (**Besondere Beförderungsbedingungen**). Das gleiche gilt für Änderungen der Besonderen Beförderungsbedingungen. Absatz 1 Satz 3 und Absatz 2 Satz 2 gelten entsprechend. Die Genehmigungsbehörde kann eine Änderung der Beförderungsbedingungen verlangen, wenn die für ihre Festsetzung maßgebenden Umstände sich wesentlich geändert haben oder sich für die bessere Ausgestaltung des Verkehrs in einem Gebiet neue Gesichtspunkte ergeben, denen durch eine Änderung der Besonderen Beförderungsbedingungen Rechnung getragen werden kann.<sup>87</sup>

(2) [...] Die Zustimmung zu einer Änderung der Beförderungs[bedingungen] wird in der Regel nicht erteilt, wenn diese einer verbindlichen Zusicherung [...] widerspricht.<sup>88</sup>

### Verhalten der Fahrgäste<sup>89</sup>

(1) Die Fahrgäste haben sich bei der Benutzung der Betriebsanlagen und Fahrzeuge so zu verhalten, wie es die Sicherheit und Ordnung des Betriebs und die Rücksicht auf andere Personen gebieten. Anweisungen des Betriebspersonals ist zu folgen.

(3) [...] im Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen sind die Fahrgäste außerdem verpflichtet, [...]

3. Durchgänge sowie Ein- und Ausstiege freizuhalten,
4. sich im Fahrzeug stets einen festen Halt zu verschaffen,
5. sie begleitende Kinder sorgfältig zu beaufsichtigen und dafür zu sorgen, daß Kinder nicht auf den Sitzplätzen knien oder stehen.

<sup>86</sup> Vgl. § 39 PBefG.

<sup>87</sup> „Auf den Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen [ist] § 39 mit folgenden Maßgaben anzuwenden: § 39 Absatz 1 bis 5 und 7 gilt nicht für den Personenfernverkehr“, [...] (§ 45 Abs. 2 Nr. 1 PBefG).

<sup>88</sup> nach § 12 Absatz 1a PBefG: „Um bestimmte Standards des beantragten Verkehrs verbindlich

zuzusichern, kann der Antragsteller dem Genehmigungsantrag weitere Bestandteile hinzufügen, die als verbindliche Zusicherungen zu bezeichnen sind“ (§ 12 PBefG Antragstellung [auf Erteilung einer Genehmigung] Abs. 1a).

<sup>89</sup> Vgl. § 14 BOKraft.



(4) Verletzt ein Fahrgast trotz Ermahnung die ihm obliegenden Pflichten nach den Absätzen 1 bis 3, kann er von der Beförderung ausgeschlossen werden.

#### Beförderung von Sachen<sup>90</sup>

(1) Der Fahrgast hat Sachen (Handgepäck, Reisegepäck, Kinderwagen) so unterzubringen und zu beaufsichtigen, daß die Sicherheit und Ordnung des Betriebs durch sie nicht gefährdet und andere Fahrgäste nicht belästigt werden können. [...]

(2) Von der Beförderung sind gefährliche Stoffe und gefährliche Gegenstände ausgeschlossen, insbesondere

1. explosionsfähige, leicht entzündliche, radioaktive, übelriechende oder ätzende Stoffe,
2. unverpackte oder ungeschützte Sachen, durch die Fahrgäste verletzt werden können, [...]

#### Beförderung von Sachen<sup>91</sup>

(1) Ein Anspruch auf Beförderung von Sachen besteht nicht. Handgepäck und sonstige Sachen werden bei gleichzeitiger Mitfahrt des Fahrgasts und nur dann befördert, wenn dadurch die Sicherheit und Ordnung des Betriebs nicht gefährdet und andere Fahrgäste nicht belästigt werden können.

(2) Von der Beförderung sind gefährliche Stoffe und gefährliche Gegenstände ausgeschlossen, insbesondere

1. explosionsfähige, leicht entzündliche, radioaktive, übelriechende oder ätzende Stoffe,
2. unverpackte oder ungeschützte Sachen, durch die Fahrgäste verletzt werden können, [...]

Gemäß der VO (EU) 181/2011 müssen Beförderer und Busbahnhofsbetreiber über „[...] *nicht diskriminierende Zugangsbedingungen für die Beförderung von behinderten Menschen und Personen mit eingeschränkter Mobilität verfügen oder solche [...] in Zusammenarbeit mit Interessenverbänden von behinderten Menschen oder Personen mit eingeschränkter Mobilität aufstellen*“ (Artikel 11 Abs. 1 VO (EU) 181/2011; vgl. Kap. 5.6).

Die Beförderungspflicht erstreckt sich grundsätzlich auch auf Mobilitätshilfen (insbesondere orthopädische Hilfsmittel wie Rollstühle oder Rollatoren), soweit die Beförderung mit den regelmäßig eingesetzten Beförderungsmitteln möglich ist (vgl. Kap. 2.1 und 5.6). Diese gelten als „Sachen“ im Sinne der BOKraft (vgl. Bild 9). Nach Angaben des BMVI ist die Mitnahme von batteriebetriebenen Rollstühlen sowie von Sauerstoffflaschen - bei Fahrgästen, die aus medizinischen Gründen darauf angewiesen sind - sowohl im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) als auch im Fernbuslinienverkehr im Hinblick auf Sicherheitserwägungen unbedenklich. In der Praxis sind nach Kenntnis des BMVI hier noch keine Probleme aufgetreten. Neue Elektro-Rollstühle verfügen im Übrigen über Gel-Batterien, die als besonders sicher gelten.

### 3 Straßenrecht und Straßenverkehrsrecht

#### 3.1 Vorschriften zur Zulassung von Fernlinienbussen gemäß Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO)

**Bild 20:** Grundlegende Bestimmungen für Kraftomnibusse in der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO)

#### Zulassung von Fahrzeugen im Allgemeinen<sup>92</sup>

##### Grundregel der Zulassung

(1) Zum Verkehr auf öffentlichen Straßen sind **alle Fahrzeuge zugelassen**, die den Vorschriften dieser Verordnung und der Straßenverkehrs-Ordnung entsprechen, soweit nicht für die Zulassung einzelner Fahrzeugarten ein Erlaubnisverfahren vorgeschrieben ist.

##### Kraftomnibusse<sup>93</sup>

(1) **Kraftomnibusse** sind Kraftfahrzeuge zur Personenbeförderung mit mehr als acht Sitzplätzen außer dem Fahrersitz.

(2) [...]

(3) Kraftomnibusse müssen den im **Anhang zu dieser Vorschrift genannten Bestimmungen** entsprechen<sup>94</sup>.

<sup>90</sup> Vgl. § 15 BOKraft.

<sup>91</sup> Vgl. § 11 BefBedV.

<sup>92</sup> Vgl. § 16 StVZO.

<sup>93</sup> Vgl. § 30d StVZO.

<sup>94</sup> Zur Vorschrift des/der § 30d Abs. 1 bis 3 sind folgende Bestimmungen anzuwenden: Anhänge I bis VI, VIII, IX der RL 2001/85/EG.

**[Mit technischen Einrichtungen für die Beförderung von Personen mit eingeschränkter Mobilität ausgestattete Kraftomnibusse]**

(4) [...] <sup>95</sup> für andere Kraftomnibusse, die mit **technischen Einrichtungen für die Beförderung von Personen mit eingeschränkter Mobilität** <sup>96</sup> **ausgestattet sind**, gilt entsprechend, [dass sie **zusätzlich den Vorschriften über technische Einrichtungen für die Beförderung von Personen mit eingeschränkter Mobilität** nach den im **Anhang** zu dieser Vorschrift genannten Bestimmungen entsprechen müssen] <sup>97</sup>

**Besetzung, Beladung und Kennzeichnung von Kraftomnibussen** <sup>98</sup>

(1) In Kraftomnibussen dürfen nicht mehr Personen und Gepäck befördert werden, als in der Zulassungsbescheinigung Teil I Sitz- und Stehplätze eingetragen sind und die jeweilige Summe der im Fahrzeug angeschriebenen Fahrgastplätze sowie die Angaben für die Höchstmasse des Gepäcks ausweisen. <sup>99</sup>

**Zulässige Zahl von Sitzplätzen und Stehplätzen in Kraftomnibussen** <sup>100</sup>

(1) [...]

(2) Berechnung der zulässigen Zahl von Sitzplätzen und Stehplätzen

a) Bei der Berechnung der zulässigen Zahl der Plätze sind unter Berücksichtigung des Leergewichts, des zulässigen Gesamtgewichts und der zulässigen Achslasten des Fahrzeugs folgende Durchschnittswerte anzusetzen:

1. 68 kg als Personengewicht,

2. 544 kg/qm als spezifischer Belastungswert für Stehplatzflächen,

3. 100 kg/cbm als spezifischer Belastungswert für Gepäckräume, [...]

Ein Verstoß gegen § 30d Abs. 3 oder 4 ist gemäß § 69 Abs. 3 Ziffer 1b StVZO eine Ordnungswidrigkeit. <sup>101</sup>

### 3.2 Vorschriften für technische Einrichtungen für Fahrgäste mit eingeschränkter Mobilität gemäß RL 2001/85/EG bzw. UN/ECE R 107

Hier, bei der Behandlung des Straßenverkehrsrechts, gelten die obigen Darstellungen zu Anhang VII der RL/2001/85 und 8 der UN/ECE R 107 im Rahmen der Analyse des Personenbeförderungsrechts entsprechend (vgl. Kapitel 2.4). Aufgrund **straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften** (§ 30 d StVZO, s. Kapitel 3.1) wurden die **Vorschriften für technische Einrichtungen für Fahrgäste mit eingeschränkter Mobilität** gemäß Anhang VII der RL 2001/85/EG (für Stadtlinienbusse und „andere Kraftomnibusse, die mit *technischen Einrichtungen für die Beförderung von Personen mit eingeschränkter Mobilität ausgestattet sind*“) bereits vor Aufnahme der entsprechenden Regelung für Fernlinienbusse in das Personenbeförderungsgesetz (§ 42 b PBefG, vgl. Kapitel 2.4) **verbindlich**.

### 3.3 Vorschriften für Rückhaltesysteme gemäß Straßenverkehrs-

**Mobilität“ der Richtlinie 2001/85/EG** (Richtlinie 2001/85/EG). entsprechen.

Vgl. Kap. 2.4

<sup>97</sup> Zur Vorschrift des/der § 30d Abs. 4 sind folgende Bestimmungen anzuwenden: **Anhang VII der RL 2001/85/EG**.

<sup>98</sup> Vgl. § 34a StVZO.

<sup>99</sup> Vgl. Kap. 3.3

<sup>100</sup> Vgl. Anlage XIII zu § 34a StVZO.

<sup>101</sup> „*Ordnungswidrig im Sinne des § 24 des Straßenverkehrsgesetzes handelt ferner, wer vorsätzlich oder fahrlässig ein Kraftfahrzeug [...] unter Verstoß gegen eine der folgenden Vorschriften in Betrieb nimmt: [...] des § 30d Absatz 3 über die Bestimmungen für Kraftomnibusse oder des § 30d Absatz 4 über die technischen Einrichtungen für die Beförderung von Personen mit eingeschränkter Mobilität in Kraftomnibussen; [...]“ (§ 69a Abs. 3 Nr. 1b)*

<sup>95</sup> Für Kraftomnibusse mit Stehplätzen, die die Beförderung von Fahrgästen auf Strecken mit zahlreichen Haltestellen ermöglichen und mehr als 22 Fahrgastplätze haben, ist die Bezeichnung „Stadtlinienbusse“ gebräuchlich.

[Stadtlinienbusse] müssen **zusätzlich den Vorschriften über technische Einrichtungen für die Beförderung von Personen mit eingeschränkter Mobilität** nach den im Anhang zu dieser Vorschrift genannten Bestimmungen entsprechen [Zur Vorschrift des/der § 30d Abs. 4 sind folgende Bestimmungen anzuwenden: **Anhang VII der RL 2001/85/EG** (Richtlinie 2001/85/EG).] (§ 30d Abs. 4 Satz 1 StVZO).

<sup>96</sup> Auch gemäß **§ 42b PBefG** (PBefG) müssen **Kraftomnibusse, die im Personenfernverkehr eingesetzt** werden, den **Vorschriften des Anhangs VII „Vorschriften für technische Einrichtungen für Fahrgäste mit eingeschränkter**

## Ordnung (StVO) und Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO)

Für die Sicherheit aller Fahrgäste von Fernlinienbussen ist die Gurtpflicht wichtig. Die betreffenden Vorschriften der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) sind in **Bild 21 und diejenigen der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) in Bild 22 aufgenommen.**

**Bild 21:** Bestimmungen für Rückhaltesysteme gemäß Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO)

### Sitze, Sicherheitsgurte, Rückhaltesysteme, Rückhalteeinrichtungen für Kinder, Rollstuhlnutzer und Rollstühle

[...] **Kraftomnibusse** [...] müssen entsprechend den im **Anhang** zu dieser Vorschrift genannten Bestimmungen mit Sitzverankerungen, Sitzen [...] ausgerüstet sein (§ 35a Abs. 2 StVZO).

Die in Absatz 2 genannten Kraftfahrzeuge müssen mit **Verankerungen zum Anbringen von Sicherheitsgurten** ausgerüstet sein, die den im Anhang zu dieser Vorschrift genannten Bestimmungen entsprechen (§ 35a Abs. 3 StVZO).<sup>102</sup>

Außerdem müssen die in Absatz 2 genannten Kraftfahrzeuge mit **Sicherheitsgurten oder Rückhaltesystemen** ausgerüstet sein, die den im Anhang zu dieser Vorschrift genannten Bestimmungen entsprechen (§ 35a Abs. 4 StVZO).<sup>103</sup>

In Kraftfahrzeugen integrierte Rückhalteeinrichtungen für Kinder müssen den im Anhang zu dieser Vorschrift genannten Bestimmungen entsprechen (§ 35a Abs.12 StVZO).

Rückhalteeinrichtungen für Kinder bis zu einem Lebensalter von 15 Monaten, die der im

Anhang zu dieser Vorschrift genannten Bestimmung entsprechen, dürfen entsprechend ihrem Verwendungszweck nur nach hinten oder seitlich gerichtet angebracht sein (§ 35a Abs. 3 StVZO)

**Bild 22:** Bestimmungen für Rückhaltesysteme gemäß Straßenverkehrs-Ordnung (StVO)

### Personenbeförderung<sup>104</sup>

(1) In Kraftfahrzeugen dürfen nicht mehr Personen befördert werden, als mit Sicherheitsgurten ausgerüstete Sitzplätze vorhanden sind. Abweichend von Satz 1 dürfen in Kraftfahrzeugen, für die Sicherheitsgurte nicht für alle Sitzplätze vorgeschrieben sind, so viele Personen befördert werden, wie Sitzplätze vorhanden sind.

(1a) Kinder bis zum vollendeten 12. Lebensjahr, die kleiner als 150 cm sind, dürfen in Kraftfahrzeugen auf Sitzen, für die Sicherheitsgurte vorgeschrieben sind, nur mitgenommen werden, wenn Rückhalteeinrichtungen für Kinder benutzt werden, die den in [...] der Richtlinie 91/671/EWG über die Gurtanlagepflicht und die Pflicht zur Benutzung von Kinderückhalteeinrichtungen in Kraftfahrzeugen [...] genannten Anforderungen genügen und für das Kind geeignet sind.<sup>105</sup> Abweichend von Satz 1

1. ist in Kraftomnibussen mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3,5 t Satz 1 nicht anzuwenden, [...].

### Sicherheitsgurte, Rollstuhl-Rückhaltesysteme, Rollstuhlnutzer-Rückhaltesysteme<sup>106</sup>

(1) **Vorgeschriebene Sicherheitsgurte** müssen während der Fahrt **angelegt** sein; dies gilt **ebenfalls für vorgeschriebene Rollstuhl-Rückhaltesysteme und vorgeschriebene Rollstuhlnutzer-Rückhaltesysteme.**

<sup>102</sup> Der Absatz 3 gilt nicht für Kraftomnibusse, die sowohl für den Einsatz im Nahverkehr als auch für stehende Fahrgäste gebaut sind. Dies sind Kraftomnibusse ohne besonderen Gepäckraum sowie Kraftomnibusse mit zugelassenen Stehplätzen im Gang und auf einer Fläche, die größer oder gleich der Fläche für zwei Doppelsitze ist (§ 35a Abs. 6 StVZO).

<sup>103</sup> Der Absatz 4 gilt nicht für Kraftomnibusse, die sowohl für den Einsatz im Nahverkehr als auch für stehende Fahrgäste gebaut sind. Dies sind Kraftomnibusse ohne besonderen Gepäckraum sowie Kraftomnibusse mit zugelassenen Stehplätzen im Gang und auf einer Fläche, die größer

oder gleich der Fläche für zwei Doppelsitze ist (§ 35a Abs. 6 StVZO).

<sup>104</sup> Vgl. § 21 StVO.

<sup>105</sup> „[...] Wird eine Kinderrückhalteeinrichtung verwendet, so muss sie nach der UN/ECE R 44/03 oder der Richtlinie 77/541/EWG oder der UN/ECE R 129 oder entsprechend nachfolgender Anpassungen dieser Regelungen bzw. dieser Richtlinie zugelassen sein. [...]“ (Artikel 2 Abs. 1 Buchstabe c der Richtlinie 91/671/EWG des Rates vom 16. Dezember 1991 zuletzt geändert durch Artikel 1 Absatz 2 der Durchführungsrichtlinie 2014/37/EU vom 27. Februar 2014)

<sup>106</sup> Vgl. § 21a Abs. 1 Satz 1 StVO.

Kinderrückhaltesysteme für die Beförderung in Kraftfahrzeugen müssen nach UN/ECE R 44/03 oder UN/ECE R 129 (oder entsprechend nachfolgenden Anpassungen dieser Regelungen) zugelassen sein. Für die sichere Funktion ist eine sachgerechte Bedienung unerlässlich.<sup>107</sup>

Fernlinienbusse müssen nicht mit integrierten Rückhalteinrichtungen für Kinder ausgestattet sein (vgl. Bild 21). Für Kinder geeignete Rückhalteinrichtungen müssen nach § 21 Absatz 1a Satz 2 Straßenverkehrs-Ordnung in Bussen mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3,5 t, also auch in Fernlinien-bussen, nicht benutzt werden.

Grund: Für Busse über 3,5 t Gesamtgewicht sind ausrüstungsrechtlich nur Beckengurte zur Sicherung vorgeschrieben. Die überwiegend am Markt erhältlichen Kinder-Rückhaltesysteme können aber nur mit Dreipunktgurten zuverlässig gesichert werden.

Vor dem Hintergrund des für Kraftomnibusse typischen Unfallgeschehens (Umkippen des Busses) und aufgrund der Tatsache, dass es zur Kindersicherung am Markt kaum geeignete Systeme zur Sicherung nur mit Beckengurt gibt, hat der Gesetzgeber von einer Verpflichtung (anders als bei den übrigen, mit Dreipunktgurten ausgerüsteten Fahrzeugen) zur Sicherung von Kindern mit Kinder-Rückhalteinrichtungen abgesehen. Gleichwohl müssen Kinder dann mit dem Zweipunkt-Sicherheitsgurtsystem gesichert werden. Dies ist bei Kleinstkindern (bis ca. 10 kg) nicht möglich, da der Skelettbau und die Muskulatur ein aufrechtes Sitzen noch nicht zulassen.

In diesem Fall wird empfohlen, sich vor Fahrtantritt bei dem Busunternehmen zu erkundigen, ob der Bus über Dreipunktgurten verfügt, die dann eine Sicherung mit geeigneten Kinder-Rückhaltesystemen ermöglicht. Fernbusunternehmen halten in der Regel keine Kindersitze vor. Diese sind in der Regel jeweils von den begleitenden erwachsenen Fahrgästen mitzubringen.

### 3.4 Möglichst weitreichende Barrierefreiheit für Haltestellen und Busbahnhöfe im Rahmen der Straßenbaulast

**Haltestellen** von Linienbussen sind (in der Regel) wie Fahrbahnen (einschließlich Bushaltestellenbuchten) und Gehwege **Bestandteil öffentlicher Straßen** (vgl. z. B. § 2 Abs. 2 Nr. 1 StrWG NRW). Regelungen in den Straßen- und Wegegesetzen der Länder und des Bundes, die die Straßenbaulast betreffen, sind für die vorliegende Themenstellung von besonderer Bedeutung. Die Straßenbaulast umfasst alle mit dem Bau und der Unterhaltung zusammenhängenden Aufgaben, d. h. Planung, Bau, Unterhaltung, Erweiterung und Verbesserung der Straßen. Die Aufgaben sind so wahrzunehmen, dass der Zustand der Straßen dem „regelmäßigen Verkehrsbedürfnis“ genügt, allerdings unter dem wichtigen Vorbehalt **„gemäß der [finanziellen] Leistungsfähigkeit“** der Straßenbaulastträger.

Gemäß Straßen- und Wegegesetz des Landes Nordrhein-Westfalen (StrWG NRW) sind im Rahmen der Straßenbaulast *„die Belange von Menschen mit Behinderung und anderer Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigung mit dem Ziel zu berücksichtigen, möglichst weitgehende Barrierefreiheit zu erreichen“*. In den Straßen- und Wegegesetzen der anderen Länder und im Bundesfernstraßengesetz (vgl. Bild 23) gelten ähnliche oder gleichlautende Bestimmungen.

**Bild 23:** Straßenbaulast gemäß Bundesfernstraßengesetz (FStrG) sowie Straßen- und Wegegesetz des Landes Nordrhein-Westfalen (StrWG NRW)

#### **Straßenbaulast<sup>108</sup>**

(1) Die Straßenbaulast umfasst alle mit dem Bau und der Unterhaltung der Bundesfernstraßen zusammenhängenden Aufgaben. Die Träger der Straßenbaulast haben nach ihrer Leistungsfähigkeit die Bundesfernstraßen in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand zu bauen, zu unterhalten, zu erweitern oder sonst zu verbessern; dabei sind die sonstigen öffentlichen Belange einschließlich des Umweltschutzes sowie **behinderter und anderer Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigung mit dem Ziel, möglichst weitreichende Barrierefreiheit zu erreichen, zu berücksichtigen.**

<sup>107</sup> Nähere Erläuterungen vgl. BASt - Bundesanstalt für Straßenwesen 2016: Kindersicherheit im Auto.

<sup>108</sup> Vgl. § 3 FStrG.

(2) Soweit die Träger der Straßenbaulast unter Berücksichtigung ihrer Leistungsfähigkeit zur Durchführung von Maßnahmen nach Absatz 1 Satz 2 außerstande sind, haben sie auf einen nicht verkehrssicheren Zustand durch Verkehrszeichen hinzuweisen. Diese hat die Straßenbaubehörde vorbehaltlich anderweitiger Maßnahmen der Straßenverkehrsbehörde aufzustellen.

(3) Die Träger der Straßenbaulast sollen nach besten Kräften über die ihnen nach Absatz 1 obliegenden Aufgaben hinaus die Bundesfernstraßen bei Schnee- und Eisglätte räumen und streuen. Landesrechtliche Vorschriften über die Pflichten Dritter zum Schneeräumen und Streuen sowie zur polizeimäßigen Reinigung bleiben unberührt.

#### **Straßenbaulast<sup>109</sup>**

(1) Die Straßenbaulast umfaßt [sic] alle mit dem Bau und der Unterhaltung zusammenhängenden Aufgaben. Die Träger der Straßenbaulast haben nach ihrer Leistungsfähigkeit die Straßen in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand zu bauen, um- und auszubauen, zu erweitern oder sonst zu verbessern sowie zu unterhalten. Soweit sie hierzu unter Berücksichtigung ihrer Leistungsfähigkeit außerstande sind, haben sie auf den nicht verkehrssicheren Zustand vorbehaltlich anderweitiger Anordnungen der Straßenverkehrsbehörden durch Verkehrszeichen oder Verkehrseinrichtungen hinzuweisen.

(2) Beim Bau und bei der Unterhaltung der Straßen sind die **allgemein anerkannten Regeln der Technik**, die Belange des Umweltschutzes, des Städtebaus, des öffentlichen Personennahverkehrs, der im Straßenverkehr besonders gefährdeten Personengruppen sowie des Rad- und Fußgängerverkehrs angemessen zu berücksichtigen. Die Belange von Menschen mit Behinderung und anderer Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigung sind mit dem Ziel zu berücksichtigen, **möglichst weitgehende Barrierefreiheit** zu erreichen.

In Bezug auf die barrierefreie Gestaltung des öffentlichen Straßenraums – einschließlich von Haltestellen und zentralen Omnibusbahnhöfen –

sind in den letzten Jahrzehnten erhebliche Fortschritte erzielt worden.

Bei **Neubaumaßnahmen und wesentlichen Änderungen** wird die gesetzliche Vorgabe zur Erreichung **möglichst weitreichender Barrierefreiheit** im Allgemeinen **konsequent umgesetzt**. „[...] Straßen dürfen nur gebaut oder geändert werden, wenn der Plan vorher festgestellt ist. Bei der Planfeststellung sind die von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen“<sup>110</sup>. In einfacheren Fällen genügt eine Plangenehmigung. Bebauungspläne nach § 9 des Baugesetzbuchs können die Planfeststellung ersetzen.

Der Neubau eines Busbahnhofs sowie seine wesentliche Änderung oder Erweiterung erfordert in der Regel eine Planfeststellung (bzw. ersatzweise ein Verfahren nach dem Baugesetzbuch). Die **Standortwahl** wird maßgeblich durch die jeweiligen **Gemeinden** als Träger der Planungshoheit bestimmt. Die Betreiber der Fernbuslinien und die potentiellen Fahrgäste mit und ohne Behinderung bevorzugen in der Regel für den Busbahnhof einen zentralen Standort mit guter Anbindung an andere Verkehrsträger, insbesondere den ÖPNV. Aus Gründen knapper Flächenressourcen, aber auch aus städtebaulichen oder verkehrlichen Gründen wählen Kommunen z. T. andere, weniger verkehrsgünstig gelegene Standorte. Es ist zwar wünschenswert, dass der jeweilige Busbahnhof gerade von Menschen mit Behinderung auf kurzen Wegen leicht erreichbar ist. Eine gesetzliche Grundlage zur Durchsetzung dieses Anliegens besteht aber nicht.

Raststätten und Parkplätze der Bundesautobahnen sind als Haltestellen im Fernbuslinienverkehr nicht geeignet. Ebenso wie bei Touristikbussen ermöglichen sie aber die **Nutzung** von in der Regel **barrierefreien Sanitäranlagen**. Die Beförderer sollten Vorkehrungen dafür treffen und Hilfeleistungen erbringen, damit Rollstuhlnutzer die Sanitäranlagen ohne besondere Schwierigkeiten aufsuchen können (vgl. Bild 36, Hilfeleistungen und Vorkehrungen im Fahrzeug gemäß VO (EU) 181/2011 Anhang I).<sup>111</sup>

Straßenbaulastträger nutzen häufig umfassende **Sanierungsmaßnahmen** oder Baumaßnahmen Dritter (z. B. umfangreiche Leitungsverlegungen)

während der Fahrpausen in das Fahrzeug einzusteigen bzw. aus dem Fahrzeug auszusteigen, sofern anderes Personal als der Fahrer an Bord des Fahrzeugs ist“ (VO (EU) 181/2011 Anhang Ib).

<sup>109</sup> Vgl. § 9 StrWG NRW.

<sup>110</sup> Vgl. z. B. § 17 FStrG.

<sup>111</sup> „Hilfeleistungen und Vorkehrungen, um behinderte Menschen oder Personen mit eingeschränkter Mobilität in die Lage zu versetzen, [...]“

zur Durchführung von Maßnahmen zur Herstellung oder Verbesserung der Barrierefreiheit. Zu beachten ist, dass umfassende Erneuerungs- und Sanierungsmaßnahmen bei Straßen im Allgemeinen erst nach einem längeren Zeitraum erforderlich werden. Die relativ **großen Erneuerungszyklen** eröffnen somit nur relativ selten die Chance, Maßnahmen zur Herstellung der Barrierefreiheit wirtschaftlich effektiv mit Unterhaltungs- und Instandsetzungsmaßnahmen zu verbinden.

Außerdem gibt es in vielen Kommunen **Programme für schrittweise Verbesserungen**, z. B. die Absenkung von Bordsteinkanten an Querungsstellen oder die barrierefreie Zugänglichkeit und Nutzbarkeit von Haltestellen des Nahverkehrs.

Da die Gegebenheiten in der Praxis nicht in jedem Falle barrierefreie Lösungen zulassen, wird eine „**möglichst weitreichende Barrierefreiheit**“ zum Ziel erhoben.

Gemäß der Regelung in den Straßen- und Wegegesetzen haben Belange behinderter Menschen – im Unterschied zu den Anforderungen der Sicherheit und Ordnung<sup>112</sup> – keinen Vorrang vor anderen Belangen, sondern unterliegen der (pflichtgemäßen) Abwägung. Dies gilt nicht nur für Planung und Bau, sondern auch für Unterhaltungsmaßnahmen.

Die Belange behinderter und anderer Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigung können sich ggf. auch im Rahmen der finanziellen Leistungsfähigkeit auf die Prioritätenreihung der gebotenen Straßenbaulastmaßnahmen auswirken. In der Praxis kann es zu Konflikten zwischen der Berücksichtigung von Belangen behinderter Menschen und anderen in den Straßen- und Wegegesetzen enthaltenen Anforderungen und Belangen kommen. Konfliktmöglichkeiten können vor allem wegen zu hoher Kosten, Einhaltung von Sicherheitsvorschriften, Erfüllung des Verkehrsbedürfnisses (Verkehrs-Kapazität / -Qualität), gestalterischer Belange / städtebaulichen Ziele, Grunderwerb bei Dritten, und sonstiger öffentli-

cher Belange einschließlich Umweltschutzgesichtspunkten, entstehen. Die Formulierung der gesetzlichen Regelung hat zur Konsequenz, dass die Anforderungen der Barrierefreiheit nicht Vorrang vor anderen Belangen haben. Bei Zielkonflikten kann das Ergebnis ggf. eine Kompromisslösung sein.

### 3.5 Technisches Regelwerk für Haltestellen und Busbahnhöfe

Einzelheiten der Ausführung sind in den technischen Regelwerken der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) sowie in den DIN-Normen für Barrierefreies Bauen dargestellt. Für die vorliegende Thematik sind insbesondere folgende Regelwerke in der jeweils geltenden Fassung bedeutsam:

- Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt)
- Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs (EAÖ)
- Empfehlungen für Rastanlagen an Straßen (ERS)
- Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA)<sup>113</sup>
- Hinweise für die Planung von Fernbus-terminals<sup>114</sup>
- DIN 18040-3: Barrierefreies Bauen – Planungsgrundlagen  
– Teil 3: Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum<sup>115</sup>

(weitere relevante DIN-Normen siehe Kapitel 4.2)

**Verbindlichkeit** erhalten die einzelnen technischen Regelwerke allerdings nur dann, **wenn** und soweit sie von den jeweils **zuständigen Straßenbaubehörden verbindlich eingeführt** werden. Einige technische Regeln, u. U. auch ein einzelnes technisches Regelwerk, können allerdings (auch davon unabhängig) den Status einer allgemein anerkannten Regel der Technik (aaRdT) erlangen<sup>116</sup>.

<sup>112</sup> Dabei sollte nicht verkannt werden, dass die Anforderungen von Menschen mit Behinderung an die barrierefreie Gestaltung zum großen Teil ebenfalls sicherheitsrelevant sein können.

<sup>113</sup> Die H BVA werden derzeit (Februar 2017) fortgeschrieben mit dem Ziel sie zu einer E BVA (mit höherem Verbindlichkeitsgrad) fortzuentwickeln.

<sup>114</sup> Die „Hinweise für die Planung von Fernbusterminals“ wurden im Hinblick auf die seinerzeit ab-

sehbare Liberalisierung des Fernbuslinienverkehrs erarbeitet und vor Änderung des PBefG abgeschlossen.

<sup>115</sup> DIN 18040-3 ist von den zuständigen Straßenbaubehörden allerdings nicht verbindlich eingeführt.

<sup>116</sup> Dies gilt z. B. hinsichtlich einer maximalen Rampenneigung von 6 % beim Zugang zu Haltestellen.

Einzelne Punkte einer Veröffentlichung ggf. auch der gesamte Inhalt, können u. U. „Allgemein anerkannte Regeln der Technik“ enthalten bzw. wiedergeben, die stets bei Planung und Bau, bei Beschaffung und Nutzung zu beachten sind. Dabei kommt es nicht auf die Überschrift (allein) an, z. B. „Richtlinie“, „DIN“, sondern darauf, ob der Inhalt **allgemein anerkannte Regeln der Technik** repräsentiert.<sup>117</sup> Zweifelsfrei ist die Bindungswirkung, wenn z. B. einzelne Formulierungen einer DIN in den Gesetzestext einfließen oder die DIN insgesamt in das Verzeichnis der eingeführten Baubestimmungen aufgenommen wird.

Der in Deutschland etablierte Grundsatz, in gesetzliche Vorschriften im Wesentlichen grundsätzliche und Rahmen setzende Regelungen aufzunehmen und Einzelheiten in zugehörigen Richtlinien festzulegen, hat sich sehr bewährt. Die Einzelheiten der (technischen) Lösungen unterliegen nämlich einem schnellen Wandel. Die Richtlinien lassen sich diesen Veränderungen wesentlich leichter und schneller anpassen und können dadurch zeitnah den „Stand der Technik“ wiedergeben. Bei gesetzlichen Änderungen wäre dieser Prozess viel langwieriger. Für die Anwendungspraxis haben „Verwaltungsvorschriften“ und „Technische Regeln“, die aufgrund gesetzlicher Befugnis eingeführt werden, nahezu die gleiche Wirkung wie eine Gesetzesvorschrift selbst.

Im Übrigen sind diese **technischen Regeln** in rechtlicher Hinsicht nur **Empfehlungen**, denen allerdings in der Praxis weitgehend gefolgt wird. Da die veröffentlichten Empfehlungen z. T. im Detail differieren und in manchen Fällen Alternativlösungen zulassen, sind aber häufig unterschiedliche Ausführungen zu verzeichnen. Auch der Herstellungszeitpunkt kann Einfluss auf das Planungsergebnis haben, da das technische Regelwerk regelmäßig fortgeschrieben, d. h. verändert wird. Auffällig ist dies z. B. bei der Gestaltung

<sup>117</sup> Zahlreiche Gesetze und Verträge nehmen in Deutschland ausdrücklich auf technische Regeln in der Weise Bezug, dass diese Gesetzes- bzw. Vertragsinhalt werden. Die dabei im Einzelnen verwendeten Begriffe (Regeln der Technik, anerkannte Regeln der Technik, allgemein anerkannte Regeln der Technik, Stand der Technik, Stand der Wissenschaft und Technik) haben ähnliche, bei genauer Auslegung jedoch z. T. unterschiedliche Bedeutung. In der Gesetzgebungs- und Anwendungspraxis werden die unterschiedlichen Ausdrücke nicht immer begriffsscharf verwendet. Dies führt allerdings nur selten im konkreten Einzelfall zu im Ergebnis bedeutsamen Auslegungskonflikten. Die allgemein anerkannten Regeln der Technik bezeichnen einen vom

von Orientierungssystemen für blinde und sehbehinderte Menschen (Bodenindikator-basierte Leitsysteme – sogenannte „Blindenleitsysteme“).

Wegen der Vielzahl der zu beachtenden Gesichtspunkte bei der barrierefreien Gestaltung sind außerdem **Empfehlungen für die Praxis** von Planung, Bau und Betrieb bedeutsam. Dabei sind neben rechtlichen Voraussetzungen vor allem technische, wirtschaftliche, organisatorische und betriebliche Gesichtspunkte zu berücksichtigen. In diesem Sinne sind zahlreiche Forschungsberichte, Richtlinien, Empfehlungen und Leitfäden für die barrierefreie Gestaltung von Bedeutung. Hier kann beispielhaft die Reihe „direkt“ des BMVI genannt werden.

## 4 Bauordnungsrecht

### 4.1 Barrierefreies Bauen bei öffentlich zugänglichen baulichen Anlagen

Da insbesondere bei personalbesetzten Busbahnhöfen auch **Verkaufs- und Informationsschalter, Warteräume und Sanitäranlagen** sowie ggf. gastronomische Einrichtungen zu planen und zu nutzen sind, die nicht als Verkehrsanlagen im Sinne der Gesetze gelten<sup>118</sup>, sind an dieser Stelle auch die Landesbauordnungen zu nennen.

Die Bauordnungen der Länder weisen in weiten Bereichen Übereinstimmungen auf, unterscheiden sich allerdings durchaus in verschiedenen, nicht unwesentlichen Punkten. Sie gehen auch auf die Anforderungen des **Barrierefreien Bauens** mit unterschiedlichen Formulierungen ein. Die wesentlichen materiellen Anforderungen an das barrierefreie Bauen (vgl. z. B. § 50 Abs. 3

Reichsgericht in einer Strafsache definierten Mindeststandard. Sie müssen theoretisch richtig sein und sich in der Praxis bewährt haben. Es genügt nicht, dass einige besonders fortschrittliche Ingenieure sich einer technischen Regel bedienen. DIN-Normen des Deutschen Instituts für Normung e. V. können, aber müssen nicht die allgemein anerkannten Regeln der Technik darstellen.  
<sup>118</sup> Für Bauten oder Bauteile, die in der Bauordnung genannten Zwecken dienen, für die aber keine Baugenehmigung nach der BauO, sondern eine Genehmigung (Planfeststellung/ Plangenehmigung) aufgrund anderer Verfahren erfolgt, können ggf. Einzelbestimmungen aus der BauO hilfsweise herangezogen werden.

MBO<sup>119</sup>) – u. a. die stufenlose Erreichbarkeit, Türbreiten, Rampen und Bewegungsflächen – werden in den Ländern z. T. in den Bauordnungen (Landesgesetze) selbst geregelt, z. T. in unterschiedlichem Umfang durch Verordnungen, Einführungserlasse oder Richtlinien ausgestaltet.

**Bild 24:** Barrierefreies Bauen bei öffentlich zugänglichen baulichen Anlagen gemäß Musterbauordnung (MBO)

**Barrierefreies Bauen<sup>120</sup>**

(1) [...]

(2) Bauliche Anlagen, die öffentlich zugänglich sind, müssen in den dem **allgemeinen Besucher- und Benutzerverkehr dienenden Teilen barrierefrei** sein. Dies gilt insbesondere für

[...]

4. **Büro-**, Verwaltungs- und Gerichtsgebäude,

5. **Verkaufs-, Gast-** und Beherbergungsstätten,

6. [...] **Toilettenanlagen.**

Für die der zweckentsprechenden Nutzung dienenden Räume und Anlagen genügt es, wenn sie in dem erforderlichen Umfang barrierefrei sind. Toilettenräume und notwendige Stellplätze für Besucher und Benutzer müssen in der erforderlichen Anzahl barrierefrei sein.

(3) Die Absätze 1 und 2 gelten nicht, soweit die Anforderungen wegen schwieriger Gelände- verhältnisse, wegen des Einbaus eines sonst nicht erforderlichen Aufzugs, wegen ungünstiger vorhandener Bebauung oder im Hinblick auf die Sicherheit der Menschen mit Behinderung nur mit einem unverhältnismäßigen Mehraufwand erfüllt werden können.

## 4.2 DIN-Normen des Barrierefreien Bauens

Um die Barrierefreiheit baulicher Anlagen zu erreichen, sind z. B. ergänzende, ausführlichere

<sup>119</sup> Die Landesbauordnungen orientieren sich weitgehend an der Musterbauordnung (MBO) der ARGEBAU.

<sup>120</sup> Vgl. § 50 MBO.

<sup>121</sup> DIN-Normen des Barrierefreien Bauens wurden in Deutschland bereits vor mehreren Jahrzehnten veröffentlicht und seitdem mehrfach geändert bzw. fortgeschrieben.

und detaillierte Darstellungen in den DIN-Normen des Barrierefreien Bauens erforderlich<sup>121</sup>. In DIN 18040-1 ist das Ziel der Norm folgendermaßen definiert:

*„Ziel dieser Norm ist die Barrierefreiheit baulicher Anlagen, damit sie für Menschen mit Behinderungen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sind (nach § 4 BGG).“* (Vorwort, Abs. 2).

Derzeitig (Stand Februar 2017) besteht das System der DIN-Normen des Barrierefreien Bauens aus folgenden Regelwerken:

- DIN 18040-1: „Barrierefreies Bauen – Planungsgrundlagen – Teil 1: Öffentlich zugängliche Gebäude“; Ausgabe Oktober 2010
- DIN 18040-2: „Barrierefreies Bauen – Planungsgrundlagen – Teil 2: Wohnungen“, Ausgabe September 2011
- DIN 18040-3: „Barrierefreies Bauen – Planungsgrundlagen – Teil 3: Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum“, Ausgabe Dezember 2014

Die DIN-Normen DIN 18040-1 und DIN 18040-2 wurden in die Musterliste der Technischen Baubestimmungen der ARGEBAU aufgenommen<sup>122</sup>. In den Darstellungen der DIN-Normen werden die geforderten Maßnahmen z. T. sehr detailliert beschrieben (vgl.

<sup>122</sup> Muster-Liste der Technischen Baubestimmungen – Fassung Juni 2015 -Abschnitt 7 Technische Regeln als Planungsgrundlagen, Lfd. Nr.: Anlage 7.3/1 und 7.3/2



Bild 25).

**Bild 25:** Barrierefreie Toilettenanlage im öffentlich zugänglichen Gebäude gemäß DIN 18040-1

### 5.3.3 Toiletten

Pro Sanitäranlage muss mindestens eine barrierefreie Toilette vorhanden sein. Sie ist jeweils in die geschlechtsspezifisch getrennten Bereiche zu integrieren oder separat geschlechtsneutral auszuführen.

Die Höhe des WC-Beckens einschließlich Sitz muss zwischen 46 cm und 48 cm liegen.

Eine Rückenstütze (WC-Deckel ist als alleinige Rückenstütze ungeeignet) muss 55 cm hinter der Vorderkante des WC angeordnet sein (DIN 18040-1, Bild 12).

Die Spülung muss vom Sitzenden mit der Hand oder dem Arm bedienbar sein, ohne dass dieser die Sitzposition verändern muss. Wird eine berührungslose Spülung verwendet, muss ihr ungewolltes Auslösen ausgeschlossen sein.

Auf jeder Seite des WC-Beckens muss ein mit wenig Kraftaufwand in selbst gewählten Etappen hochklappbarer Stützgriff montiert sein, der 15 cm über die Vorderkante des WC-Beckens hinausragt.

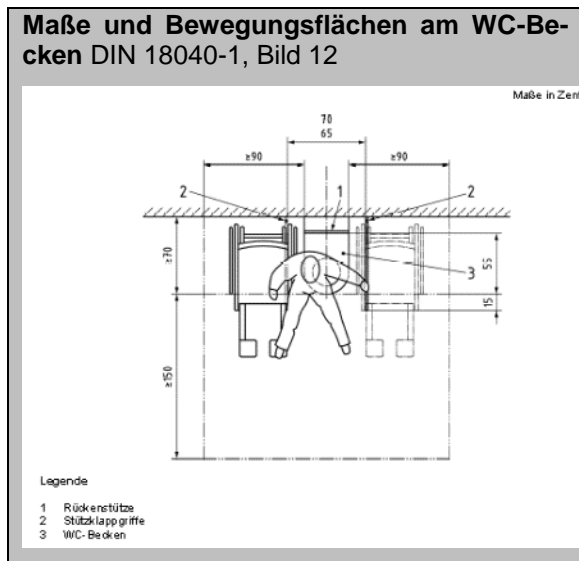
ANMERKUNG Es wird z. B. unterschieden zwischen Stützklappgriffen mit und ohne Feder. Die Klappgriffe mit Feder können mit geringerem Kraftaufwand beim Hochklappen bedient werden.

Der lichte Abstand zwischen den Stützklappgriffen muss 65 cm bis 70 cm betragen. Die Oberkante der Stützklappgriffe muss 28 cm über der Sitzhöhe liegen.

Die Befestigung der Stützklappgriffe muss einer Punktlast von mindestens 1 kN am vorderen Griffende standhalten.

Der Toilettenpapierhalter muss ohne Veränderung der Sitzposition erreichbar sein.

Eine Möglichkeit zur hygienischen Abfallsorgung sollte vorgesehen werden, z. B. durch einen dicht- und selbst schließenden und mit einer Hand zu bedienenden Abfallbehälter (DIN 18040-1, Abschnitt 5.3.3).



Für das Barrierefreie Bauen im öffentlichen Raum sind neben den vorgenannten DIN-Normen weitere DIN-Normen<sup>123</sup> und sonstige DIN-Veröffentlichungen in der jeweils geltenden Fassung bedeutsam, insbesondere:

- DIN EN 81-70: „Sicherheitsregeln für die Konstruktion und den Einbau von Aufzügen – Teil 70: Besondere Anwendungen für Personen- und Lastenaufzüge – Zugänglichkeit von Aufzügen für Personen einschließlich Personen mit Behinderungen“; Ausgabe September 2005.<sup>124</sup>
- DIN 32975: „Gestaltung visueller Informationen im öffentlichen Raum zur barrierefreien Nutzung“; Ausgabe Dezember 2009  
Gegenstand dieser DIN-Norm sind u. a. Schriftgrößen und visuelle Kontraste;
- DIN-Fachbericht 124: „Gestaltung barrierefreier Produkte“; Ausgabe 2002<sup>125</sup>;
- DIN 32984: „Bodenindikatoren im öffentlichen Raum“; Ausgabe Oktober 2011

<sup>123</sup> Regelungen zur barrierefreien Gestaltung von Arbeitsstätten werden nicht in Form von DIN-Normen sondern in Arbeitsstättenregeln (ASR) getroffen.

<sup>124</sup> Der Inhalt der Europannorm DIN EN 81-70 ist für deutsche Normungsverfahren verbindlich. Diese Norm kann nur auf europäischer Ebene geändert, fortgeschrieben oder aufgehoben werden.

## 5 Behindertengleichstellungsrecht und Fahrgastrechte

### 5.1 Benachteiligungsverbot des Grundgesetzes

Mit der Bestimmung des Grundgesetzes „Niemand darf wegen seiner Behinderung benachteiligt werden“ (Artikel 3 Abs. 3 S. 2 GG) hat der Verfassungsgeber der Bundesrepublik Deutschland deutlich zum Ausdruck gebracht, dass „*benachteiligende und ausgrenzende Bestimmungen und diskriminierende Bedingungen im Alltag behinderter Menschen gesellschaftlich nicht zu akzeptieren sind*“ (Amtliche Begründung). Die Aufnahme des Diskriminierungsverbotes in die Verfassung ist dazu angetan, die Aufmerksamkeit der Öffentlichkeit auf die Bedeutung dieser Thematik zu lenken, das Bewusstsein bezüglich der Belange behinderter Menschen zu sensibilisieren und die Implementierung rechtlicher Bestimmungen zu verbessern. Die Verleihung des Verfassungsrangs hat daher nicht nur deklaratorische Bedeutung, sondern bindet unmittelbar Verwaltung und Rechtsprechung. Auch der Gesetzgeber selbst wird dadurch weiter verpflichtet, denn eine derartige generelle Klausel bedarf für die Anwendung in der Praxis im Allgemeinen der Ausfüllung durch konkrete Gesetzesregelungen.

Zur Erfüllung des Benachteiligungsverbotes in Artikel 3 Abs. 3 des Grundgesetzes sind insbesondere folgende Bundesgesetze von Bedeutung:

- Das „Sozialgesetzbuch Neuntes Buch (SGB IX) – Rehabilitation und Teilhabe behinderter Menschen“ vom 19. Juni 2001.
- Das „Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen und zur Änderung anderer Gesetze“ vom 27. April 2002, dessen Artikel 1 das „Behindertengleichstellungsgesetz (BGG)“ [...] bildet (vgl. Kapitel 0). In diesem Zusammenhang wurden (u. a.) auch das PBefG und das FStrG entsprechend angepasst.

<sup>125</sup> Der DIN Fachbericht ist, wie schon der Name erkennen lässt, keine Norm. Er enthält jedoch bedeutsame Hinweise auf Merkmale der Barrierefreiheit, die in den (noch) geltenden DIN-Normen des Barrierefreien Bauens nicht oder nur teilweise enthalten sind.

- Das „Allgemeines Gleichbehandlungsgesetz (AGG)“ vom 14. August 2006 (vgl. Kapitel 5.5).

## 5.2 UN-Behindertenrechtskonvention (UN-BRK)

Die UN-Behindertenrechtskonvention (UN-BRK) ist in Deutschland durch Bundesgesetz am 26. März 2009 verbindlich in Kraft getreten.

Verpflichtungen zu Maßnahmen für die Zugänglichkeit von Transportmitteln und für die persönliche Mobilität gemäß UN-BRK sind in Bild 26 dargestellt. Konkrete Lösungsvorschläge zum Abbau von Barrieren sollten sich an dem Gestaltungsprinzip eines „*Universellen Designs*“ orientieren. Gemäß der Begriffsbestimmung im Übereinkommen der Vereinten Nationen über die Rechte von Menschen mit Behinderungen bedeutet „[...] *universelles Design ein Design von Produkten, Umfeldern, Programmen und Dienstleistungen in der Weise, dass sie von allen Menschen möglichst weitgehend ohne eine Anpassung oder ein spezielles Design genutzt werden können. Universelles Design schließt Hilfsmittel für bestimmte Gruppen von Menschen mit Behinderungen, soweit sie benötigt werden, nicht aus*“ (Artikel 2 UN-BRK)).

**Bild 26:** Verpflichtung zu Maßnahmen für die Zugänglichkeit von Transportmitteln und für die persönliche Mobilität – Auszug aus der UN-BRK

### Zugänglichkeit<sup>126</sup>

(1) Um Menschen mit Behinderungen eine unabhängige Lebensführung und die volle Teilhabe in allen Lebensbereichen zu ermöglichen, treffen die Vertragsstaaten geeignete Maßnahmen mit dem Ziel, für Menschen mit Behinderungen den gleichberechtigten Zugang zur physischen Umwelt, zu Transportmitteln, Information und Kommunikation, einschließlich Informations- und Kommunikationstechnologien und -systemen, sowie zu anderen Einrichtungen und Diensten, die der Öffentlichkeit in städtischen und ländlichen Gebieten offenstehen oder für sie bereitgestellt werden, zu gewährleisten. Diese Maßnahmen, welche die Feststellung und Beseitigung von Zugangshindernissen und -barrieren einschließen, gelten unter anderem für

- a) Gebäude, Straßen, **Transportmittel** sowie andere Einrichtungen in Gebäuden und im Freien, einschließlich Schulen, Wohnhäusern, medizinischer Einrichtungen und Arbeitsstätten; [...] (Artikel 9 Abs. 1 UN-BRK)

### Persönliche Mobilität<sup>127</sup>

Die Vertragsstaaten treffen wirksame Maßnahmen, um für Menschen mit Behinderungen persönliche Mobilität mit größtmöglicher Unabhängigkeit sicherzustellen, indem sie unter anderem

- a) die persönliche Mobilität von Menschen mit Behinderungen in der Art und Weise und zum Zeitpunkt ihrer Wahl und zu erschwinglichen Kosten erleichtern;  
[...]
- d) Hersteller von Mobilitätshilfen, Geräten und unterstützenden Technologien ermutigen, alle Aspekte der Mobilität für Menschen mit Behinderungen zu berücksichtigen.  
[...]

### Allgemeine Verpflichtungen<sup>128</sup>

(1) Die Vertragsstaaten verpflichten sich, die volle Verwirklichung aller Menschenrechte und Grundfreiheiten für alle Menschen mit Behinderungen ohne jede Diskriminierung aufgrund von Behinderung zu gewährleisten und zu fördern. Zu diesem Zweck verpflichten sich die Vertragsstaaten,

[...]

- h) für Menschen mit Behinderungen zugängliche Informationen über Mobilitätshilfen, Geräte und unterstützende Technologien, einschließlich neuer Technologien, sowie andere Formen von Hilfe, Unterstützungsdiensten und Einrichtungen zur Verfügung zu stellen;

[...]

Auch in der EU-Verordnung 1025/2012 zur europäischen Normung wird auf die UN-BRK Bezug genommen: „Das **europäische Normungssystem** sollte außerdem dem **Übereinkommen der**

<sup>126</sup> Vgl. Artikel 9 UN-BRK.

<sup>127</sup> Vgl. Artikel 20 UN-BRK.

<sup>128</sup> Vgl. Artikel 4 UN-BRK.

**Vereinten Nationen über die Rechte von Menschen mit Behinderungen voll und ganz Rechnung tragen.** Daher ist es wichtig, dass Organisationen, die die Interessen von Verbrauchern vertreten, die Interessen von Menschen mit Behinderungen in ausreichendem Umfang vertreten und in ihre Tätigkeit einbeziehen. Darüber hinaus sollte die Beteiligung von Menschen mit Behinderungen an Normungsprozess mit allen verfügbaren Mitteln erleichtert werden.<sup>129</sup>

### 5.3 Nationaler Aktionsplan 2.0 zur UN-BRK

#### „Das Thema Mobilität in der UN-BRK“

„Dieses Handlungsfeld bezieht sich insbesondere auf die Artikel 4, 9 und 20 der UN-BRK, tangiert aufgrund einer seiner Maßnahmen aber auch Artikel 8 UN-BRK. Nach Artikel 9 UN-BRK sollen die Vertragsstaaten geeignete Maßnahmen mit dem Ziel treffen, für Menschen mit Behinderungen den gleichberechtigten Zugang unter anderem zu Transportmitteln zu gewährleisten. Auch sollen die Vertragsstaaten unter anderem sicherstellen, dass private Rechtsträger, die Einrichtungen und Dienste anbieten, die der Öffentlichkeit offenstehen oder für sie bereitgestellt werden, alle Aspekte der Zugänglichkeit für Menschen mit Behinderungen berücksichtigen. Nach Artikel 20 UN-BRK sollen die Vertragsstaaten wirksame Maßnahmen treffen, um für Menschen mit Behinderungen persönliche Mobilität mit größtmöglicher Unabhängigkeit sicherzustellen, indem sie unter anderem die persönliche Mobilität von Menschen mit Behinderungen in der Art und Weise und zum Zeitpunkt ihrer Wahl und zu erschwinglichen Kosten erleichtern. Auch sollen Hersteller von Mobilitätshilfen, Geräten und unterstützenden Technologien ermutigt werden, alle Aspekte der Mobilität für Menschen mit Behinderungen zu berücksichtigen. Darüber hinaus verlangt Artikel 4 UN-BRK von den Vertragsstaaten unter anderem, für Menschen mit Behinderungen Informationen über Mobilitätshilfen zur Verfügung zu stellen. Artikel 8 UN-BRK fordert im Wesentlichen von den Vertragsstaaten, geeignete Maßnahmen zu ergreifen, um in der gesamten Gesellschaft das Bewusstsein für Menschen mit Behinderungen zu schärfen sowie die Ach-

tung ihrer Rechte zu fördern, Klischees und Vorurteile gegenüber Menschen mit Behinderungen zu bekämpfen und das Bewusstsein für ihre Fähigkeiten zu fördern.“ (Bundesministerium für Arbeit und Soziales - BMAS 2016).

**Bild 27:** Handlungsfeld „Mobilität“ des Nationalen Aktionsplans 2.0 (NAP 2.0) der Bundesregierung zur UN-Behindertenrechtskonvention (UN-BRK) (BMAS 2016)

### 3. Handlungsfelder des NAP 2.0<sup>130</sup>

#### 3.8 Mobilität

Ziel der Bundesregierung ist es, die persönliche Mobilität von Menschen mit Behinderungen und mobilitätseingeschränkten Menschen durch den Abbau noch bestehender Hemmnisse weiter zu verbessern.

[...]

Dabei zieht sich das Ziel und Querschnittsthema des NAP 2.0 „Barrierefreiheit“ wie ein roter Faden durch dieses Handlungsfeld. Denn ein entscheidender Faktor für Mobilität ist die Herstellung von Barrierefreiheit im Personenverkehr. Das gilt für den Nah- und den Fernverkehr. Barrierefreiheit muss deshalb ein wichtiges Kriterium bei allen Neu- und Umbauten von Verkehrsanlagen und bei Investitionen im öffentlichen Personenverkehr sein. Hierzu wiederum liefert das Konzept „Design für Alle“ – auch „universelles Design“ genannt – einen guten Kompass. Es bedeutet ein Design von Produkten und Dienstleistungen in der Weise, dass sie von allen Menschen möglichst weitgehend ohne eine Anpassung oder ohne eine besondere Gestaltung für bestimmte Personengruppen genutzt werden können. Kurz gesagt: Barrierefreiheit muss auch im Bereich des Verkehrs ganzheitlich gedacht werden, und sie kommt allen zu Gute, auch Menschen ohne Behinderungen.

Die Herstellung von Barrierefreiheit im Bereich der Mobilität ist ein dynamischer Prozess, der schrittweise vorangeht. Auf Grund der langen Lebensdauer sowohl von vorhandenen Infrastruktureinrichtungen als auch von Fahrzeugen, die noch nicht barrierefrei konzipiert waren, muss der Nachholbedarf nach und nach erfüllt werden. Bauliche Anlagen, Verkehrsmit-

<sup>129</sup> 2012/1025/EU Erwägungsgrund 24.

<sup>130</sup> Vgl. „Unser Weg in eine inklusive Gesellschaft“. Nationaler Aktionsplan 2.0 der Bundesregierung zur UN-Behindertenrechtskonvention (UN-BRK).

tel sowie Informations- und Kommunikationssysteme müssen sukzessive so gestaltet werden, dass sie für ältere, behinderte und/oder in ihrer Mobilität eingeschränkte Menschen ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe nutzbar sind.

Die Bundesregierung misst daher der Gestaltung barrierefreier Mobilität eine hohe Bedeutung zu, die vor dem Hintergrund des demografischen Wandels künftig noch wachsen wird. Deshalb arbeitet die Bundesregierung in ihrem Zuständigkeitsbereich kontinuierlich an einem Abbau noch bestehender Hemmnisse, um weitere Verbesserungen für Menschen mit Behinderungen und mobilitätseingeschränkte Menschen zu erreichen. Die [...] dargestellten Maßnahmen des NAP 2.0 dienen diesem Ziel von der Überprüfung der mit dem BGG im Bereich des Verkehrs geschaffenen Normen, über ein **Handbuch für Barrierefreiheit im Fernbuslinienverkehr**, die Programme zur Schaffung von Barrierefreiheit im Bereich des Schienenpersonenverkehrs, die Förderung eines Projektes zur Schaffung eines verkehrsträgerübergreifenden digitalen Reiseinformations- und Zielführungssystems bis hin zu einer Kampagne für die verbesserte Akzeptanz von Blindenführ- und Assistenzhunden in sensiblen Bereichen der Privatwirtschaft.

Handlungsschwerpunkte sind:

- Verbesserung der Barrierefreiheit in den verschiedenen Bereichen des Personenverkehrs
- Forschungsvorhaben zur Verbesserung der Barrierefreiheit

**Tab. 2:** Maßnahme „Handbuch zur Barrierefreiheit im Fernbuslinienverkehr“ im Handlungsfeld Mobilität des NAP 2.0 (BMAS 2016)

Titel	Rückbindung der Maßnahmen an UN-BRK Beschreibung	Laufzeit	Ziel	Verantwortlich
Handbuch zur Barrierefreiheit im Fernbuslinienverkehr	Art. 9 Abs. 1, Art. 20 d), Art. 4 Abs. 1 h) <sup>131</sup>  Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur wird das Manuskript für ein Handbuch für Barrierefreiheit im Fernbuslinienverkehr im Rahmen eines	2016-2017	Sensibilisierung	BMVI

<sup>131</sup> Vgl. Bild 26.

	Forschungsvorhabens erstellen lassen.			
--	---------------------------------------	--	--	--

#### 5.4 Behindertengleichstellungsgesetze des Bundes (BGG) und der Länder

Das Behindertengleichstellungsgesetz des Bundes vom 27.04.2002 (BGG) wurde im Mai 2015 novelliert, und wird jetzt als „Gesetz zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen“ bezeichnet. In der Definition von „Menschen mit Behinderungen“ wurde in der Novelle ein Bezug auf „*umweltbedingte Barrieren*“ hergestellt. Die für die barrierefreie Gestaltung des Öffentlichen Personenverkehrs wichtige Bestimmung des bisherigen § 8 Abs. 2 BGG wurde nicht geändert („Herstellung von Barrierefreiheit in den Bereichen Bau und Verkehr“ – Abs. 2 wurde zum Abs. 5). Die Definition von „Barrierefreiheit“ (§ 4 BGG) wurde zur Klarstellung geringfügig modifiziert.

**Bild 28:** Bestimmungen des Behindertengleichstellungsgesetzes des Bundes (BGG) mit Bedeutung für die barrierefreie Gestaltung des Fernbuslinienverkehrs

##### Behinderung<sup>132</sup>

Menschen mit Behinderungen im Sinne dieses Gesetzes sind Menschen, die langfristige körperliche, seelische, geistige oder Sinnesbeeinträchtigungen haben, welche sie in Wechselwirkung mit einstellungs- und **umweltbedingten Barrieren** an der gleichberechtigten Teilhabe an der Gesellschaft hindern können. Als langfristig gilt ein Zeitraum, der mit hoher Wahrscheinlichkeit länger als sechs Monate andauert.

##### Barrierefreiheit<sup>133</sup>

Barrierefrei sind bauliche und sonstige Anlagen, **Verkehrsmittel**, technische Gebrauchsgegenstände, Systeme der Informationsverarbeitung, akustische und visuelle Informationsquellen und Kommunikationseinrichtungen sowie andere gestaltete

Lebensbereiche, wenn sie für [*gestrichen: „behinderte“*] Menschen *mit Behinderungen*<sup>134</sup> in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe *auffindbar*<sup>191</sup>, zugänglich und nutzbar sind.

##### Herstellung von Barrierefreiheit in den Bereichen Bau und Verkehr<sup>135</sup>

Sonstige bauliche oder andere Anlagen, öffentliche Wege, Plätze und Straßen sowie öffentlich zugängliche Verkehrsanlagen und **Beförderungsmittel im öffentlichen Personenverkehr** sind **nach Maßgabe der einschlägigen Rechtsvorschriften des Bundes** barrierefrei zu gestalten. Weitergehende landesrechtliche Vorschriften bleiben unberührt.

##### Verbandsklagerecht [gemäß BGG]<sup>136</sup>

(1) Ein [...] anerkannter<sup>137</sup> Verband kann, ohne in seinen Rechten verletzt zu sein, Klage nach Maßgabe der Verwaltungsgerichtsordnung [...] erheben auf Feststellung eines Verstoßes gegen [...]

2. die Vorschriften des Bundesrechts zur Herstellung der Barrierefreiheit in [...]
  - § 3 Nr. 1 Buchstabe d des GVFG<sup>138</sup>,
  - § 3 Abs. 1 Satz 2 und § 8 Abs. 1 des FStrG,

<sup>132</sup> Vgl. § 3 BGG.

<sup>133</sup> Vgl. § 4 BGG.

<sup>134</sup> Änderungen in § 4 sind *kursiv* hervorgehoben (im Originaltext nicht kursiv).

<sup>135</sup> Vgl. § 8 Absatz 5 BGG.

<sup>136</sup> Vgl. § 15 BGG.

<sup>137</sup> Derzeitig (Februar 2017) sind 30 Verbände, die Interessen behinderter Menschen auf Bundesebene vertreten, gemäß BGG anerkannt. Die Liste dieser Verbände wird vom Bundesministerium für Arbeit und Soziales (BMAS) im Internet veröffentlicht. Voraussetzungen und Verfahren der Anerkennung der Verbände sind § 15 Absatz 3 BGG geregelt.

<sup>138</sup> „Voraussetzung für die Förderung [...] ist, daß 1. das Vorhaben [...]

d) Belange behinderter und anderer Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigung berücksichtigt und den Anforderungen der Barrierefreiheit möglichst weitreichend entspricht. Bei der Vorhabenplanung sind die zuständigen Behindertenbeauftragten oder Behindertenbeiräte anzuhören. Verfügt eine Gebietskörperschaft nicht über Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte sind stattdessen die [gemäß BGG anerkannten] Verbände [...] anzuhören“ (§ 3 Nr. 1 d GVFG).

§ 8 Abs. 3 Satz 3 und 4 sowie § 13 Abs. 2 a des PBefG,<sup>139</sup>

[...],

(2) Eine Klage ist nur zulässig, wenn der Verband durch die Maßnahme in seinem satzungsgemäßen Aufgabenbereich berührt wird. Soweit ein behinderter Mensch selbst seine Rechte durch eine Gestaltungs- oder Leistungsklage verfolgen kann oder hätte verfolgen können, kann die Klage [durch einen anerkannten Verband] nur erhoben werden, wenn der Verband geltend macht, dass es sich bei der Maßnahme um einen Fall von allgemeiner Bedeutung handelt. Dies ist insbesondere der Fall, wenn eine Vielzahl gleich gelagerter Fälle vorliegt [...].

Die Bundesländer verwenden in ihren jeweiligen Landesgesetzen ähnliche oder gleichlautende Formulierungen. Im Behindertengleichstellungsgesetz des Landes Baden-Württemberg ist zusätzlich die Nutzung **persönlicher Hilfsmittel** (zu denen u. a. Rollstühle zählen) aufgenommen: „Eine besondere Erschwernis liegt auch dann vor, wenn Menschen mit Behinderungen die Mitnahme oder der Einsatz benötigter Hilfsmittel verweigert oder erschwert wird“ (§ 3 Abs. 2 Satz 2 L-BGG BW).

Zu beachten ist die Einführung eines **Verbandsklagerechtes** nach Maßgabe der Verwaltungsgerichtsordnung (§ 13 BGG). Den offiziell anerkannten Behindertenverbänden wird die Möglichkeit eingeräumt, durch öffentlich-rechtliche „Feststellungsklage“ (u. a.) den Verstoß gegen Vorschriften des Bundesrechtes zur Herstellung der Barrierefreiheit z. B. im Bundesfernstraßengesetz (§ 3 Abs. 1 Satz 2 und § 8 Abs. 2 FStrG) in konkreten Fällen durch das Verwaltungsgericht feststellen zu lassen und dadurch auch die tatsächliche Anwendung der Vorschriften generell zu fördern. Die kann auch Haltestellen im Geltungsbereich des FStrG betreffen. Die Verbandsklage ist zulässig für Verwaltungsmaßnahmen, die den satzungsmäßigen Aufgabenbereich des jeweiligen (Behinderten) Verbandes berühren (Die Klagemöglichkeit setzt nicht voraus, dass

der klagende Verband in seinen subjektiven Rechten verletzt ist).

Zielvereinbarungen nach dem Behindertengleichstellungsgesetz des Bundes (§ 5 Abs. 1 BGG, vgl. Kapitel 5.8) sind kein Instrument zur Umsetzung von Anforderungen an die Barrierefreiheit gemäß § 42b PBefG oder § 3 Abs. 1 FStrG.

## 5.5 Allgemeines Gleichbehandlungsgesetz (AGG)

Das **Allgemeine Gleichbehandlungsgesetz (AGG)** regelt die **Ansprüche und Rechtsfolgen bei Diskriminierungen**<sup>140</sup> sowohl für das Arbeitsleben als auch für das Zivilrecht. Es komplettiert den Diskriminierungsschutz behinderter Menschen. Bestimmungen des AGG, die für die Beförderung von Menschen mit Behinderungen im Personenverkehr und die Mitnahme von Sachen (insbesondere orthopädischer Hilfsmittel) bedeutsam sein können, sind in Bild 29 wiedergegeben.

**Bild 29:** Benachteiligungsverbot gemäß Allgemeines Gleichbehandlungsgesetz (AGG)

### Ziel des AGG<sup>141</sup>

Ziel des Gesetzes ist, Benachteiligungen aus Gründen der Rasse oder wegen der ethnischen Herkunft, des Geschlechts, der Religion oder Weltanschauung, einer **Behinderung**, des Alters oder der sexuellen Identität zu verhindern oder zu beseitigen.

### Mittelbare Benachteiligung<sup>142</sup>

Eine mittelbare Benachteiligung liegt vor, wenn dem Anschein nach neutrale Vorschriften, Kriterien oder Verfahren Personen wegen eines in § 1 genannten Grundes gegenüber anderen Personen in besonderer Weise benachteiligen können, es sei denn, die betreffenden Vorschriften, Kriterien oder Verfahren sind durch ein rechtmäßiges Ziel sachlich gerechtfertigt und die Mittel sind zur Erreichung dieses Ziels angemessen und erforderlich.

<sup>139</sup> Hinsichtlich der Feststellung eines **Verstoßes gegen die Vorschriften des § 42b PBefG** [Fernlinienbusse müssen den Vorschriften des Anhangs VII der Richtlinie 2001/85/EG entsprechen und mit mindestens zwei Stellplätzen für Rollstuhlnutzer ausgerüstet sein] besteht **kein Verbandsklagerecht** (vgl. Bild 28)

<sup>140</sup> Das AGG setzt vier europäische Antidiskriminierungsrichtlinien in deutsches Recht um. „Ziel des Gesetzes ist, Benachteiligungen aus Gründen der Rasse oder wegen der ethnischen Herkunft, des Geschlechts, der Religion oder Weltanschauung, einer Behinderung, des Alters oder der sexuellen Identität zu verhindern oder zu beseitigen“ (§ 1 AGG).

<sup>141</sup> Vgl. § 1 AGG.

<sup>142</sup> Vgl. § 3 Absatz 2 AGG.

**Zivilrechtliches Benachteiligungsverbot<sup>143</sup>**

(1) Eine Benachteiligung aus Gründen der Rasse oder wegen der ethnischen Herkunft, wegen des Geschlechts, der Religion, einer **Behinderung**, des Alters oder der sexuellen Identität bei der Begründung, Durchführung und Beendigung zivilrechtlicher Schuldverhältnisse, die

1. typischerweise ohne Ansehen der Person zu vergleichbaren Bedingungen in einer Vielzahl von Fällen zustande kommen (Massengeschäfte) oder bei denen das Ansehen der Person nach der Art des Schuldverhältnisses eine nachrangige Bedeutung hat und die zu vergleichbaren Bedingungen in einer Vielzahl von Fällen zustande kommen oder

2. [...]

ist unzulässig.

Ansprüche Benachteiligter auf Beseitigung der Beeinträchtigung<sup>144</sup>, sowie Klagerechte auf Un-

<sup>143</sup> Vgl. § 19 AGG.

<sup>144</sup> „Ansprüche

(1) Der Benachteiligte kann bei einem Verstoß gegen das Benachteiligungsverbot unbeschadet weiterer Ansprüche die Beseitigung der Beeinträchtigung verlangen. Sind weitere Beeinträchtigungen zu besorgen, so kann er auf Unterlassung klagen.

(2) Bei einer Verletzung des Benachteiligungsverbots ist der Benachteiligende verpflichtet, den hierdurch entstandenen Schaden zu ersetzen. Dies gilt nicht, wenn der Benachteiligende die Pflichtverletzung nicht zu vertreten hat. Wegen eines Schadens, der nicht Vermögensschaden ist, kann der Benachteiligte eine angemessene Entschädigung in Geld verlangen.

(3) Ansprüche aus unerlaubter Handlung bleiben unberührt.

(4) Auf eine Vereinbarung, die von dem Benachteiligungsverbot abweicht, kann sich der Benachteiligende nicht berufen.

(5) Ein Anspruch nach den Absätzen 1 und 2 muss innerhalb einer Frist von zwei Monaten geltend gemacht werden. Nach Ablauf der Frist kann der Anspruch nur geltend gemacht werden, wenn der Benachteiligte ohne Verschulden an der Einhaltung der Frist verhindert war“ (§ 21 AGG).

<sup>145</sup> „Unterstützung durch Antidiskriminierungsverbände

(1) Antidiskriminierungsverbände sind Personenzusammenschlüsse, die nicht gewerbsmäßig und

terlassung sind in § 21 AGG geregelt. Antidiskriminierungsverbände sind unter definierten Bedingungen zur Unterstützung befugt (§ 23 AGG)<sup>145</sup>. Der Beweis der Benachteiligung wird erleichtert (Beweislastumkehr bei vermuteter, durch Indizien belegter Benachteiligung; § 22 AGG).<sup>146</sup>

Die Zivilgerichte entnehmen dem Allgemeinen Gleichbehandlungsgesetz eine Sonderrechtsposition für behinderte Personen.

## 5.6 Verordnung über die Fahrgastrechte im Kraftomnibusverkehr

Mit der „Verordnung (EU) Nr. 181/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 2011 über die Fahrgastrechte im Kraftomnibusverkehr und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 2006/2004“ (VO (EU) 181/2011) hat die EU wesentliche Bestimmungen zu Fahrgastrechten für Busverkehre getroffen. Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt in Deutschland (d. h. in jedem EU-Mitgliedstaat) unmittelbar vom 1. März 2013 an.

*nicht nur vorübergehend entsprechend ihrer Satzung die besonderen Interessen von benachteiligten Personen oder Personengruppen nach Maßgabe von § 1 wahrnehmen. Die Befugnisse nach den Absätzen 2 bis 4 stehen ihnen zu, wenn sie mindestens 75 Mitglieder haben oder einen Zusammenschluss aus mindestens sieben Verbänden bilden.*

(2) Antidiskriminierungsverbände sind befugt, im Rahmen ihres Satzungszwecks in gerichtlichen Verfahren als Beistände Benachteiligter in der Verhandlung aufzutreten. Im Übrigen bleiben die Vorschriften der Verfahrensordnungen, insbesondere diejenigen, nach denen Beiständen weiterer Vortrag untersagt werden kann, unberührt.

(3) Antidiskriminierungsverbänden ist im Rahmen ihres Satzungszwecks die Besorgung von Rechtsangelegenheiten Benachteiligter gestattet.

(4) Besondere Klagerechte und Vertretungsbefugnisse von Verbänden zu Gunsten von behinderten Menschen bleiben unberührt“ (§ 23 AGG)

<sup>146</sup> „Beweislast

Wenn im Streitfall die eine Partei Indizien beweist, die eine Benachteiligung wegen eines in § 1 genannten Grundes vermuten lassen, trägt die andere Partei die Beweislast dafür, dass kein Verstoß gegen die Bestimmungen zum Schutz vor Benachteiligung vorgelegen hat“ (§ 22 AGG).



Die Verordnung unterscheidet sachgerecht zwischen Nahverkehr (weniger als 250 km Wegstrecke) und Fernbusverkehren (planmäßige Wegstrecke 250 km oder mehr). Für den Nahverkehr gelten allerdings nur wichtige Basisrechte<sup>147</sup>, während für den Fernbusverkehr die gesamten Vorschriften der VO gelten (Artikel 2 Abs. 1 und 2 VO (EU) 181/2011).

Allgemeine Bestimmungen der VO (EU) 181/2011 sind in Bild 30 wiedergegeben. Wesentliche Regelungen für Menschen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität sind in Bild 35 dargestellt.

Die notwendigen Anpassungen im deutschen Recht wurden mit dem Inkrafttreten des EU-Fahrgastrechte-Kraftomnibus-Gesetz (EU-FahrgR-BusG) am 27.07.2013 und der EU-Fahrgastrechte-Kraftomnibus-Verordnung (EU-FahrgR-BusV) am 17.12.2013 vollzogen. Das Eisenbahnbundesamt (EBA) ist laut § 3 Absatz 1 EU-FahrgR-BusG zuständige Behörde für die Durchsetzung der VO (EU) 181/2011. Zudem ist es Instanz für Beschwerden, für die keine Lösung mit dem Beförderer gefunden wurde (§ 3 Absatz 2 Satz 2 EU-FahrgR-BusG und Artikel 28 Absatz 3 Unterabsatz 2 der VO (EU) 181/2011)

**Bild 30:** Allgemeine Bestimmungen gemäß VO (EU) 181/2011 über die Fahrgastrechte im Kraftomnibusverkehr, Kapitel I (Auszug)

#### Gegenstand<sup>148</sup>

Diese Verordnung enthält Vorschriften für den Kraftomnibusverkehr, die Folgendes betreffen:

- a) das Verbot der Diskriminierung von Fahrgästen hinsichtlich der Beförderungsbedingungen der Beförderer;
- b) [...]
- c) das Verbot der Diskriminierung und die obligatorische Unterstützung von behinderten Menschen und Personen mit eingeschränkter Mobilität;

- d) die Rechte der Fahrgäste bei Annullierung und Verspätung;
- e) die Informationen, die den Fahrgästen mindestens verfügbar zu machen sind;
- f) den Umgang mit Beschwerden;
- g) allgemeine Durchsetzungsvorschriften.

#### Geltungsbereich<sup>149</sup>

(1) Diese Verordnung gilt für **Fahrgäste von Linienverkehrsdiensten** für nicht näher bestimmte Gruppen von Fahrgästen, bei denen der Abfahrts- oder der Ankunftsort des Fahrgastes im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats liegt und bei denen die **planmäßige Wegstrecke 250 km oder mehr** beträgt.

(2) Bezüglich der Verkehrsdienste [...], bei denen die planmäßige Wegstrecke weniger als 250 km beträgt, gelten Artikel 4 Absatz 2 [nichtdiskriminierende Beförderungsbedingungen], Artikel 9 (Anspruch auf Beförderung), Artikel 10 Absatz 1 [Ausnahmen und besondere Bedingungen], Artikel 16 Absatz 1 Buchstabe b [Fahrerschulung] und Artikel 16 Absatz 2 [befristete Ausnahme von der Fahrerschulung], Artikel 17 Absätze 1 und 2 [Entschädigung für Rollstühle und andere Mobilitätshilfen] sowie die Artikel 24 bis 28 [Recht auf Reiseinformationen, Unterrichtung über Fahrgastrechte, Beschwerden, Einreichung von Beschwerden, Nationale Durchsetzungsstellen].

[...]

(5) Ein Mitgliedstaat kann in transparenter und nichtdiskriminierender Weise für einen **Zeitraum von höchstens vier Jahren** ab dem Beginn der Anwendung dieser Verordnung **bestimmte Linienverkehrsdienste** von der Anwendung dieser Verordnung **ausnehmen**, weil ein **erheblicher Teil** dieser Linienverkehrsdienste, der mindestens einen planmäßigen Halt umfasst, **außerhalb der Union betrieben** wird. Diese Ausnahmen können einmal verlängert werden.<sup>150</sup>

[...]

<sup>147</sup> „Bezüglich der Verkehrsdienste [...], bei denen die planmäßige Wegstrecke weniger als 250 km beträgt, gelten Artikel 4 Absatz 2 [nichtdiskriminierende Beförderungsbedingungen], Artikel 9 (Anspruch auf Beförderung), Artikel 10 Absatz 1 [Ausnahmen und besondere Bedingungen], Artikel 16 Absatz 1 Buchstabe b [Fahrerschulung] und Artikel 16 Absatz 2 [befristete Ausnahme von der Fahrerschulung], Artikel 17 Absätze 1 und 2 [Entschädigung für Rollstühle und andere Mobilitätshilfen] sowie die Artikel 24 bis 28 [Recht auf

Presseinformationen, Unterrichtung über Fahrgastrechte, Beschwerden, Einreichung von Beschwerden, Nationale Durchsetzungsstellen]“ (Artikel 2 Abs. 2 VO (EU) Nr. 181/2011).

<sup>148</sup> Vgl. Artikel 1 VO (EU) 181/2011.

<sup>149</sup> Vgl. Artikel 2 VO (EU) 181/2011.

<sup>150</sup> Deutschland hat von der **Ausnahmemöglichkeit Gebrauch gemacht**, von einer Verlängerung aber abgesehen. Damit gilt die VO (EU) 181/2011 seit dem 1. März 2017 uneingeschränkt auch für Drittstaatenverkehr.

(7) Die Bestimmungen dieser Verordnung sind **nicht als gegenläufig** zu oder als Einführung **zusätzlicher Anforderungen** zu denen in bestehenden Rechtsvorschriften über die technischen Anforderungen für Kraftomnibusse oder Infrastruktur oder Einrichtungen an den Bushaltestellen und Busbahnhöfen auszulegen.

#### Begriffsbestimmungen<sup>151</sup>

Im Sinne dieser Verordnung bezeichnet der Begriff

- a) „**Linienverkehrsdienste**“ Dienste zur Beförderung von Fahrgästen mit Kraftomnibussen in festgelegten Abständen auf einer bestimmten Verkehrsstrecke, wobei Fahrgäste an vorher festgelegten Haltestellen aufgenommen oder abgesetzt werden; [...]
- e) „**Beförderer**“ eine natürliche oder juristische Person, die kein Reiseveranstalter, kein Reisevermittler und kein Fahrscheinverkäufer ist und die im Rahmen eines Linien- oder Gelegenheitsverkehrsdienstes Beförderungen für die allgemeine Öffentlichkeit anbietet;
- f) „**ausführender Beförderer**“ eine andere natürliche oder juristische Person als den Beförderer, die die Beförderung tatsächlich ganz oder teilweise durchführt; [...]
- j) „**behinderter Mensch**“ oder „**Person mit eingeschränkter Mobilität**“ eine Person, deren Mobilität bei der Benutzung von Beförderungsmitteln wegen einer körperlichen (sensorischen oder motorischen, dauerhaften oder zeitweiligen) Behinderung, einer geistigen Behinderung oder Beeinträchtigung, wegen anderer Behinderungen oder aufgrund des Alters eingeschränkt ist und deren Zustand angemessene Unterstützung und eine Anpassung der für alle Fahrgäste bereitgestellten Dienstleistungen an ihre besonderen Bedürfnisse erfordert;
- k) „**Zugangsbedingungen**“ die einschlägigen Normen, Leitlinien und Informationen betreffend die Zugänglichkeit von Kraftomnibussen und/oder bestimmten Busbahnhöfen einschließlich ihrer Einrichtungen für behinderte Menschen oder Personen mit eingeschränkter Mobilität; [...]
- m) „**Busbahnhof**“ einen **mit Personal besetzten Busbahnhof**, an dem ein Linienverkehrsdienst auf einer bestimmten Strecke planmäßig hält, um Fahrgäste aufzunehmen oder abzusetzen, und der mit **Einrichtungen wie Abfertigungsschaltern, Warteräumen oder Fahrscheinschaltern** ausgestattet ist;

- n) „**Bushaltestelle**“ jede Stelle, die kein Busbahnhof ist und an der ein Linienverkehrsdienst auf einer bestimmten Strecke planmäßig hält, um Fahrgäste aufzunehmen oder abzusetzen; [...]

**Bild 31:** Allgemeine Regeln zu Informationen und Beschwerden gemäß VO (EU) 181/2011 Kapitel V (Auszug)

#### Allgemeine Regeln zu Informationen und Beschwerden<sup>152</sup>

##### Recht auf Reiseinformationen

Beförderer und Busbahnhofbetreiber sorgen innerhalb ihres jeweiligen Zuständigkeitsbereichs während der gesamten Fahrt für eine angemessene Information der Fahrgäste. Sofern machbar, wird diese Information auf Verlangen in zugänglicher Form bereitgestellt (Artikel 24).

**Bild 32:** Durchsetzung der Verordnung gemäß VO (EU) 181/2011 Kapitel VI (Auszug)

#### Durchsetzung und Nationale Durchsetzungsstellen<sup>153</sup>

##### Nationale Durchsetzungsstellen

(1) Jeder **Mitgliedstaat benennt** eine oder mehrere neue oder bestehende **Stellen**<sup>154</sup>, die für die **Durchsetzung dieser Verordnung** in Bezug auf Linienverkehrsdienste von in seinem Hoheitsgebiet gelegenen Orten und in Bezug auf Linienverkehrsdienste von einem Drittland zu diesen Orten zuständig sind. Jede dieser Stellen trifft die notwendigen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass diese Verordnung eingehalten wird.

Jede Stelle muss in Aufbau, Finanzierungsentscheidungen, Rechtsstruktur und Entscheidungsfindung von den Beförderern, Reiseveranstaltern und Busbahnhofbetreibern unabhängig sein.

(2) [...]

(3) Jeder Fahrgast kann bei der nach Absatz 1 benannten entsprechenden Stelle oder jeder anderen von einem Mitgliedstaat benannten entsprechenden Stelle gemäß den nationalen Rechtsvorschriften eine Beschwerde über einen mutmaßlichen Verstoß gegen diese Verordnung einreichen.

Ein Mitgliedstaat kann beschließen, dass der Fahrgast als ersten Schritt eine Beschwerde an den Beförderer zu richten hat; in diesem Fall dient die nationale Durchsetzungsstelle oder eine andere von dem Mitgliedstaat benannte geeignete **Stelle als**

<sup>151</sup> Vgl. Artikel 3 VO (EU) 181/2011.

<sup>152</sup> Vgl. Artikel 24 VO (EU) 181/2011.

<sup>153</sup> Vgl. Artikel 28 VO (EU) 181/2011.

<sup>154</sup> Das **Eisenbahn-Bundesamt (EBA)** ist laut § 3 Absatz 1 EU-FahrgRBusG **zuständige Behörde für die Durchsetzung** der VO (EU) 181/2011.

**Beschwerdeinstanz**<sup>155</sup> für Beschwerden, für die keine Lösung [...] [Ablehnung der Fahrgastbeschwerde durch den Beförderer] gefunden wurde.

Alle zwei Jahre veröffentlicht die Durchsetzungsstelle für Fahrgastrechte im Kraftomnibusverkehr (EBA) einen Bericht über ihre Tätigkeiten. Darin informiert sie über eingegangene Beschwerden und stellt dar, was sie getan hat, um die Fahrgastrechte durchzusetzen. Tätigkeitsberichte über die Zeiträume 2013 bis 2014 (EBA 2015) sowie 2015 und 2016 (EBA 2017) wurden bereits vorgelegt.

Unter den eingegangenen Beschwerden gab es im Jahr 2014 nur wenige Fälle, die Belange von Menschen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität betrafen (vgl. Tabelle: Art und Inhalt der Beschwerden in EBA 2015). **Beschwerden über Ausbildungsmängel** des Fahrpersonals bezüglich des Umgangs mit behinderten oder mobil eingeschränkten Personen liegen dem Eisenbahn-Bundesamt **nicht vor**, in einem Fall wurde eine fehlende Einstiegshilfe reklamiert (vgl. I, S.3 in EBA 2017).

**Bild 33:** Durchsetzung der Fahrgastrechte durch Aufsichtsmaßnahmen gegenüber den Beförderern gemäß Bericht des Eisenbahn-Bundesamtes für die Berichtsjahre 2015 und 2016; Auszüge aus 3.2.1, und 3.3.1 in (EBA 2017)

#### Beförderer 2015

[...]

Schwerpunkte der Prüfungen lagen auf der angemessenen Information der Reisenden während der

Fahrt gemäß Artikel 24 VO (EU) 181/2011<sup>156</sup> sowie die Information der Reisenden über die Fahrgastrechte gemäß Artikel 25 VO (EU) 181/2011<sup>157</sup>. Gleichzeitig erfolgte im Rahmen dieser Maßnahmen ebenfalls die Überprüfung der Erfüllung der den Beförderern auferlegten Informationspflicht bei Abfahrtsverspätung oder Annullierung der Fahrt auf elektronischem Weg gemäß Artikel 20 Abs. 1 und Abs. 4 VO (EU) 181/2011<sup>158</sup>.

Des Weiteren wurden die Prozesse eines Beförderers exemplarisch hinsichtlich der Erfüllung der auferlegten **Obliegenheiten in Bezug auf behinderte und mobil eingeschränkte Reisende** untersucht. Hier wurde eindeutig **Optimierungspotential** identifiziert, was die Zusammenarbeit mit den Busbahnhofbetreibern i.S. d. Artikel 14 Absatz 1 lit. a) und Absatz 3 VO (EU) 181/2011<sup>159</sup> anbelangt. Auch die diesbezügliche Qualifikation der Mitarbeiter der Servicehotlines wies Defizite auf. Kenntnisse hinsichtlich der Existenz zweier „Benannter Busbahnhöfe“ gemäß Artikel 12 VO (EU) 181/2011<sup>160</sup> einschließlich der dort kostenlos zu erbringenden Hilfeleistungen für behinderte und mobil eingeschränkte Personen gemäß Artikel 13 Abs. 1 i.V.m. Anhang I Abschnitt a VO (EU) 181/2011<sup>161</sup> waren nicht vorhanden und gemeldete Hilfebedarfe wurden infolgedessen weder angenommen und ordnungskonform an die Benannten Busbahnhöfe weitergeleitet noch wurde eine Hilfeleistung selbst organisiert. Ein Verwaltungsverfahren wurde eingeleitet.

Von Seiten des Beförderers wurden erste Maßnahmen im Hinblick auf Organisation von Hilfeleistungen an „Benannten Busbahnhöfen“ auf den Weg gebracht. Die Mitarbeiter der Servicehotline wurden instruiert. Die skizzierten Prozesse wurden und wer-

<sup>155</sup> Das **Eisenbahn-Bundesamt (EBA)** ist **In-stanz für Beschwerden**, für die keine Lösung mit dem Beförderer gefunden wurde (§ 3 Absatz 2 Satz 2 EU-FahrgRBusG und Artikel 28 Absatz 3 Satz 2 der VO (EU) 181/2011).

<sup>156</sup> Vgl. Bild 142

<sup>157</sup> Unterrichtung über Fahrgastrechte

<sup>158</sup> Artikel 20 „Informationen

(1) Bei Annullierung oder Verspätung der Abfahrt eines Linienverkehrsdienstes informiert der Beförderer oder gegebenenfalls der Busbahnhofbetreiber die Fahrgäste, die von einem Busbahnhof abfahren, so rasch wie möglich, jedoch spätestens 30 Minuten nach der fahrplanmäßigen Abfahrtszeit, über die Lage und, sobald diese Informationen vorliegen, über die voraussichtliche Abfahrtszeit.

(2) Versäumen Fahrgäste nach Maßgabe des Fahrplans aufgrund einer Annullierung oder Verspätung einen Anschluss an einen Verkehrsdienst, so unternimmt der Beförderer oder gege-

benenfalls der Busbahnhofbetreiber alle zumutbaren Anstrengungen, um die betreffenden Fahrgäste über alternative Anschlüsse zu unterrichten.

(3) Der Beförderer oder gegebenenfalls der Busbahnhofbetreiber sorgt dafür, dass behinderte Menschen oder Personen mit eingeschränkter Mobilität die nach den Absätzen 1 und 2 vorgeschriebenen Informationen in zugänglicher Form erhalten.

(4) Sofern machbar, werden die in den Absätzen 1 und 2 geforderten Informationen allen Fahrgästen, auch denen, die von einer Bushaltestelle abreisen, innerhalb der in Absatz 1 genannten Frist auf elektronischem Wege bereitgestellt, falls der Fahrgast dies verlangt und dem Beförderer die erforderlichen Kontaktangaben zur Verfügung gestellt hat.“

<sup>159</sup> Vgl. Bild 35.

<sup>160</sup> Vgl. Bild 35.

<sup>161</sup> Vgl. Bild 35.

den weiterhin im Rahmen von Aufsichtsmaßnahmen auf ihre Aussagekraft hin überprüft und einer Evaluation unterzogen.

#### **Beförderer 2016**

Die im Jahr 2014 erstmals durchgeführten Prüfmaßnahmen zur Mitnahme einer kostenlosen Begleitperson im Sinne des Artikel 10 Absatz 4 VO (EU) 181/2011<sup>162</sup>, um eventuelle Gründe für einen Ausschluss von der Beförderung zu entkräften, wurde 2016 vor dem Hintergrund der Nachhaltigkeit wiederholt. Die Servicehotlines der fünf großen Fernbusanbieter sowie zweier mittelständischer Unternehmen wurden auf ordnungskonforme Anwendung der o.g. Regelung geprüft. Noch vorhandene Defizite wurden identifiziert. Die Allgemeinen Geschäftsbedingungen und die FAQ der einzelnen Beförderer waren diesbezüglich **ausnahmslos fahrgastretekonzorm** ausgestaltet.

Nach rechtlicher Bewertung der Prüfungsergebnisse ergaben sich [im Einzelnen] genannte Themenkomplexe als wirksame Prüfungsschwerpunkte für zukünftige Maßnahmen. Ausnahme bilden lediglich die Probleme im Kontext der Beförderung von Menschen mit Behinderungen und mobilitätseingeschränkte Personen. Hier setzen Platzverhältnisse in den Fahrzeugen sowie sicherheitsrelevante Faktoren dem in Artikel 9 VO (EU) 181/2011<sup>163</sup> normierten Anspruch auf Beförderung gleichzeitig gewisse Grenzen. Aus diesem Grunde sind die **Handlungsmöglichkeiten** gegenüber Busunternehmen innerhalb dieses Spannungsfeldes **eher begrenzt**.

**Bild 34:** Durchsetzung der Fahrgastrechte durch Aufsichtsmaßnahmen gegenüber den Busbahnhofbetreibern gemäß Bericht des Eisenbahn-Bundesamtes für die Berichtsjahre 2015 und 2016 (Auszüge aus 3.2.2, und 3.3.2 in (EBA 2017))

#### **Busbahnhofbetreiber 2015**

[...]

Für eine zeitgerechte und umfassende Information der Reisenden ist die Zuarbeit der entsprechenden Fernbuslinienbetreiber unabdingbare Voraussetzung. Die diesbezügliche Zusammenarbeit und die hierfür installierten Informationsprozesse wurden im Rahmen von Aufsichtsmaßnahmen ermittelt.

Weitere Untersuchungsschwerpunkte waren die Unterrichtung über die Fahrgastrechte (Artikel 25 VO (EU) 181/2011)<sup>164</sup> sowie die Realisierung des barrierefreien Reisens für Menschen mit Behinderungen und mobilitätseingeschränkte Personen,

insbesondere an einem Benannten Busbahnhof gemäß Artikel 12 VO (EU) 181/2011.<sup>165</sup>

In diesem Kontext wurde auch die Existenz nicht diskriminierender Zugangsbedingungen für diesen Personenkreis beleuchtet. Notwendige organisatorische Voraussetzungen wie z. B. das Einrichten einer Anlaufstelle für behinderte und mobil eingeschränkte Personen zur Offerte kostenloser Hilfeleistungen gemäß Artikel 13 Absatz 1 i.V.m. Anhang I Abschnitt a VO (EU) 181/2011<sup>166</sup> wurden getroffen. Ebenso wurde die Zugänglichkeit für diesen Personenkreis direkt vor Ort am Busbahnhof sowie auf der Internetpräsenz des Betreibers kommuniziert, notwendige Kontaktangaben sowie Hinweise auf angebotene Hilfeleistungen inbegriffen.

Die Entgegennahme von Hilfebedarf sowie die tatsächliche Gewährung von Hilfeleistungen werden auch weiterhin Gegenstand zukünftiger Aufsichtsmaßnahmen sein.

#### **Busbahnhofbetreiber 2016**

Auch hinsichtlich der Prüfung von Busbahnhöfen wurden die Prüfungsschwerpunkte des Vorjahres fortgesetzt.

**Die Entgegennahme von Hilfebedarf sowie die tatsächliche Gewährung von Hilfeleistungen werden auch weiterhin Gegenstand zukünftiger Aufsichtsmaßnahmen sein.**

**Bild 35:** Fahrgastrechte von Menschen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität im Busverkehr gemäß VO (EU) 181/2011 Kapitel III (Auszug)

#### **Rechte von behinderten Menschen und Personen mit eingeschränkter Mobilität<sup>167</sup>**

##### **Anspruch auf Beförderung**

(1) Beförderer, Reisevermittler und Reiseveranstalter dürfen sich **nicht** allein aufgrund der **Behinderung** oder der **eingeschränkten Mobilität** einer Person **weigern**, eine Reservierung vorzunehmen, einen Fahrschein auszustellen oder auf sonstige Weise zur Verfügung zu stellen oder die **Person an Bord des Fahrzeugs zu nehmen**.

(2) Reservierungen und Fahrschein sind für behinderte Menschen und Personen mit eingeschränkter Mobilität ohne Aufpreis anzubieten.

##### **Ausnahmen und besondere Bedingungen<sup>168</sup>**

(1) Unbeschadet des Artikels 9 Absatz 1 können Beförderer, Reisevermittler und Reiseveranstalter

<sup>162</sup> Vgl. Bild 35.

<sup>163</sup> Vgl. Bild 35.

<sup>164</sup> Unterrichtung über Fahrgastrechte.

<sup>165</sup> Vgl. Bild 35.

<sup>166</sup> Vgl. Bild 35.

<sup>167</sup> Vgl. Artikel 9 VO (EU) 181/2011.

<sup>168</sup> Vgl. Artikel 10 VO (EU) 181/2011.

sich aufgrund der Behinderung oder eingeschränkten Mobilität einer Person weigern, eine Reservierung vorzunehmen, einen Fahrschein auszustellen oder auf sonstige Weise zur Verfügung zu stellen oder die Person an Bord des Fahrzeugs zu nehmen,

- a) um geltenden Sicherheitsanforderungen nachzukommen, die durch Vorschriften des internationalen Rechts, des Unionsrechts oder des nationalen Rechts festgelegt sind, oder um Gesundheits- und Sicherheitsanforderungen nachzukommen, die von den zuständigen Behörden erlassen wurden;
- b) wenn es **wegen der Bauart des Fahrzeugs oder der Infrastruktur, einschließlich der Busbahnhöfe und Bushaltestellen, physisch nicht möglich ist, den Einstieg, den Ausstieg oder die Beförderung des behinderten Menschen oder der Person mit eingeschränkter Mobilität auf sichere und operationell durchführbare Weise vorzunehmen.**

(2) Weigert sich ein Beförderer, Reisevermittler oder Reiseveranstalter aus den in Absatz 1 angeführten Gründen, eine Reservierung vorzunehmen oder einen Fahrschein auszustellen oder auf sonstige Weise zur Verfügung zu stellen, so unterrichtet er die betreffende Person über jede **annehbare Beförderungsalternative** mit einem Dienst des Beförderers.

(3) Wird einer Person, die eine Reservierung oder einen Fahrschein besitzt und die Anforderungen des Artikels 14 Absatz 1 Buchstabe a erfüllt hat, die Beförderung aufgrund ihrer Behinderung oder eingeschränkten Mobilität dennoch verweigert, so wird dieser Person und allen Begleitpersonen im Sinne des Absatzes 4 des vorliegenden Artikels Folgendes zur Auswahl angeboten:

- a) die Erstattung des Fahrpreises und gegebenenfalls zum frühest möglichen Zeitpunkt die kostenlose Rückfahrt zum ersten Ausgangspunkt wie im Beförderungsvertrag angegeben und
- b) sofern machbar, die Fortsetzung der Fahrt oder die Weiterreise mit geänderter Streckenführung durch einen angemessenen alternativen Verkehrsdienst zum im Beförderungsvertrag angegebenen Bestimmungsort.

Der Anspruch auf Erstattung des für den Fahrschein entrichteten Entgelts wird nicht dadurch berührt, dass keine Meldung gemäß Artikel 14 Absatz 1 Buchstabe a erfolgt ist.

(4) Weigert sich ein Beförderer, Reisevermittler oder Reiseveranstalter aus den in Absatz 1 genannten Gründen aufgrund der Behinderung oder der eingeschränkten Mobilität einer Person, eine Buchung vorzunehmen, einen Fahrschein auszustellen oder auf sonstige Weise zur Verfügung zu stellen oder die Person an Bord des Fahrzeugs zu nehmen, so kann diese Person verlangen, von einer **anderen Person** ihrer Wahl **begleitet** zu werden, die in der Lage ist, die von dem behinderten Menschen oder der Person mit eingeschränkter Mobilität benötigte Hilfe zu leisten, damit die in Absatz 1 angeführten Gründe nicht mehr zutreffen.

Eine solche Begleitperson wird kostenlos befördert; sofern machbar, wird ihr ein Sitzplatz neben dem behinderten Menschen oder der Person mit eingeschränkter Mobilität zugewiesen.

(5) Machen Beförderer, Reisevermittler oder Reiseveranstalter von der Ausnahmeregelung nach Absatz 1 Gebrauch, so unterrichten sie den behinderten Menschen oder die Person mit eingeschränkter Mobilität unverzüglich – und auf Verlangen schriftlich innerhalb von fünf Arbeitstagen nach dem Antrag – über die entsprechenden Gründe.

#### **Zugänglichkeit und Information**<sup>169</sup>

(1) Die **Beförderer** und **Busbahnhofbetreiber** müssen über **nicht diskriminierende Zugangsbedingungen für die Beförderung von behinderten Menschen und Personen mit eingeschränkter Mobilität** verfügen oder solche – gegebenenfalls über ihre Organisationen – in Zusammenarbeit mit Interessenverbänden von behinderten Menschen oder Personen mit eingeschränkter Mobilität aufstellen.

(2) Die Beförderer und Busbahnhofbetreiber bringen der Öffentlichkeit die in Absatz 1 vorgesehenen **Zugangsbedingungen** – einschließlich den Text internationaler Rechtsvorschriften, Rechtsvorschriften der Union sowie einzelstaatlicher Rechtsvorschriften, die die Sicherheitsanforderungen festlegen, auf denen diese nicht diskriminierenden Zugangsbedingungen beruhen – physisch oder im Internet, **auf Verlangen in zugänglicher Form**, in denselben Sprachen zur Kenntnis, in denen Informationen in der Regel allen Fahrgästen zugänglich gemacht werden. Bei der Bereitstellung dieser Informationen wird den Bedürfnissen von behinderten Menschen und Personen mit eingeschränkter Mobilität besonders Rechnung getragen.

[...]

<sup>169</sup> Vgl. Artikel 11 VO (EU) Nr. 181/2011.

(5) Beförderer, Reisevermittler und Reiseveranstalter gewährleisten, dass alle **wesentlichen allgemeinen Informationen** – einschließlich Online-Buchung und -Information – in Bezug auf die Fahrt und die Beförderungsbedingungen in einer für **behinderte Menschen und Personen mit eingeschränkter Mobilität geeigneten und zugänglichen Form verfügbar sind**. Auf Verlangen des Fahrgasts wird die Information physisch zur Verfügung gestellt.

#### **Benennung von Busbahnhöfen [mit Hilfeleistungen für behinderte Menschen]<sup>170</sup>**

Die Mitgliedstaaten benennen die Busbahnhöfe<sup>171</sup>, an denen Hilfeleistung für behinderte Menschen und Personen mit eingeschränkter Mobilität vorzusehen ist. Die Mitgliedstaaten unterrichten die Kommission hierüber. Die Kommission macht eine Liste der benannten Busbahnhöfe über das Internet zugänglich.

#### **Anspruch auf Hilfeleistung an benannten Busbahnhöfen und an Bord von Kraftomnibussen<sup>172</sup>**

(1) Vorbehaltlich der Zugangsbedingungen gemäß Artikel 11 Absatz 1 bieten Beförderer und Busbahnhofbetreiber innerhalb ihres jeweiligen Zuständigkeitsbereichs behinderten Menschen und Personen mit eingeschränkter Mobilität an den von den Mitgliedstaaten **benannten Busbahnhöfen kostenlos** zumindest in dem in **Anhang I Abschnitt a<sup>173</sup> beschriebenen Umfang Hilfe** an (Artikel 13, Abs. 1).

(2) Vorbehaltlich der Zugangsbedingungen gemäß Artikel 11 Absatz 1 bieten **Beförderer** behinderten Menschen und Personen mit eingeschränkter Mobilität in Kraftomnibussen kostenlos zumindest in dem in **Anhang I Abschnitt b<sup>174</sup> beschriebenen Umfang Hilfe** an.

#### **Voraussetzungen für das Erbringen von Hilfeleistungen<sup>175</sup>**

(1) Beförderer und Busbahnhofbetreiber arbeiten zusammen, um behinderten Menschen und Personen mit eingeschränkter Mobilität unter der Voraussetzung Hilfe zu leisten, dass

- a) der Hilfsbedarf dem Beförderer, Busbahnhofbetreiber, Reisevermittler oder Reiseveranstalter spätestens 36 Stunden vor dem Zeitpunkt, zu

dem die Hilfeleistung benötigt wird, gemeldet wurde und

- b) sich der Betreffende an der benannten Stelle einfindet, und zwar

- i) zu einem im Voraus vom Beförderer festgelegten Zeitpunkt, der höchstens 60 Minuten vor der veröffentlichten Abfahrtszeit liegt, es sei denn, eine kürzere Frist wird zwischen dem Beförderer und dem Fahrgast vereinbart, oder

- ii) falls keine Zeit angegeben wurde, spätestens 30 Minuten vor der veröffentlichten Abfahrtszeit.

(2) Zusätzlich zu Absatz 1 müssen behinderte Menschen oder Personen mit eingeschränkter Mobilität dem Beförderer, Reisevermittler oder Reiseveranstalter zum Zeitpunkt der Reservierung oder des Vorauskaufs des Fahrscheins spezifische Bedürfnisse bezüglich Sitzgelegenheiten melden, sofern die Bedürfnisse ihnen zu diesem Zeitpunkt bekannt sind.

(3) Beförderer, Busbahnhofbetreiber, Reisevermittler und Reiseveranstalter treffen alle erforderlichen Maßnahmen, um den Erhalt der Meldungen von Hilfsbedarf von behinderten Menschen und Personen mit eingeschränkter Mobilität zu erleichtern. Diese Verpflichtung gilt an allen benannten Busbahnhöfen und Verkaufsstellen, auch beim Vertrieb per Telefon und über das Internet.

(4) Ist keine Meldung gemäß Absatz 1 Buchstabe a oder Absatz 2 erfolgt, unternehmen die Beförderer, Busbahnhofbetreiber, Reisevermittler und Reiseveranstalter alle zumutbaren Anstrengungen, um zu gewährleisten, dass die Hilfeleistung derart erfolgt, dass behinderte Menschen oder Personen mit eingeschränkter Mobilität in abfahrende Verkehrsdienste einsteigen, zu Anschlussverkehrsdiensten umsteigen und aus ankommenden Verkehrsdiensten aussteigen können, für die sie einen Fahrschein erworben haben.

(5) Die Busbahnhofbetreiber legen innerhalb oder außerhalb des Busbahnhofs eine Anlaufstelle fest, an der behinderte Menschen oder Personen mit eingeschränkter Mobilität ihre Ankunft melden und um Hilfe ersuchen können. Diese Anlaufstelle muss klar ausgeschildert sein und in zugänglicher Form grundlegende Auskünfte über den Busbahnhof und die angebotene Hilfeleistung bieten.

<sup>170</sup> Vgl. Artikel 12 VO (EU) 181/2011.

<sup>171</sup> In Deutschland wurden nach Artikel 12 der VO (EU) 181/2011 die **Busbahnhöfe Mannheim und Hamburg** der Europäischen Kommission gemeldet, an denen **Hilfeleistungen für Menschen**

**mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität vorzusehen** ist.

<sup>172</sup> Vgl. Artikel 13 VO (EU) 181/2011.

<sup>173</sup> Anhang I Abschnitt a vgl. Bild 36.

<sup>174</sup> Anhang I Abschnitt b vgl. Bild 37.

<sup>175</sup> Vgl. Artikel 14 VO (EU) 181/2011.

### Entschädigung [bei Verlust oder Beschädigung] für Rollstühle und andere Mobilitätshilfen<sup>176</sup>

(1) Beförderer und Busbahnhofbetreiber haften für von ihnen verursachte Verluste oder Beschädigungen von Rollstühlen und anderen Mobilitätshilfen oder Hilfsgeräten. Die Entschädigungspflicht trifft den Beförderer oder Busbahnhofbetreiber, der für diesen Verlust oder diese Beschädigung haftet.

(2) Die Entschädigung gemäß Absatz 1 muss dem Wiederbeschaffungswert oder den Reparaturkosten der verloren gegangenen oder beschädigten Ausrüstung oder Geräte entsprechen.

(3) Erforderlichenfalls wird jede Anstrengung unternommen, um rasch vorübergehenden Ersatz zu beschaffen. Die technischen und funktionellen Merkmale der Rollstühle und anderen Mobilitätshilfen oder Hilfsgeräte entsprechen nach Möglichkeit denjenigen der verloren gegangenen oder beschädigten Rollstühle und anderen Mobilitätshilfen oder Hilfsgeräte.

### Ausnahmen<sup>177</sup>

Unbeschadet von Artikel 2 Abs. 2 können die Mitgliedstaaten nationale Linienverkehrsdienste von der Anwendung aller oder einiger der Bestimmungen dieses Kapitels [Kapitel III] ausnehmen, sofern sie sicherstellen, dass das Schutzniveau für behinderte Menschen und Personen mit eingeschränkter Mobilität im Rahmen ihrer nationalen Rechtsvorschriften dem dieser Verordnung mindestens entspricht.

Von besonderer Bedeutung ist, dass die genannten Zugangsbedingungen zusammen mit den Behindertenverbänden aufzustellen sind<sup>178</sup>, sofern

<sup>176</sup> Vgl. Artikel 17 VO (EU) 181/2011.

<sup>177</sup> Vgl. Artikel 18 VO (EU) 181/2011.

<sup>178</sup> Es könnte erwogen werden, die Aufstellung von Zugangsbedingungen in Gestalt von Zielvereinbarungen nach dem BGG vorzunehmen. Weder aus den gesetzlichen Grundlagen, noch aus der Formulierung der betreffenden Passage in VO (EU) 181/2011 lassen sich allerdings Gesichtspunkte ableiten, dass Beförderer und Busbahnhofbetreiber sowie Interessenverbände von behinderten Menschen oder Personen mit eingeschränkter Mobilität bei der Aufstellung an die für Zielvereinbarungen gemäß BGG geltenden Regeln gebunden sind.

<sup>179</sup> „Die Beförderer sollten unter Beteiligung der interessierten Kreise, der Berufsverbände und der Verbände von Verbrauchern, Fahrgästen, be-

die Beförderer und Busbahnhofbetreiber nicht bereits über derartige Zugangsbedingungen verfügen (Artikel 11, Abs. 1 VO (EU) 181/2011). Auch in den Erwägungsgründen der VO (EU) 181/2011 wird die enge Zusammenarbeit mit Verbänden behinderter Menschen angeregt.<sup>179</sup> Die nicht diskriminierenden Zugangsbedingungen sind Teil des Verbotes der Diskriminierung behinderter und mobilitätseingeschränkter Menschen (Artikel 1 Buchstabe c VO (EU) 181/2011).

**Bild 36:** Fahrgastrecht auf Hilfeleistung für behinderte Menschen und Personen mit eingeschränkter Mobilität in benannten Busbahnhöfen gemäß VO (EU) 181/2011 Anhang I

### a) Hilfeleistung in benannten Busbahnhöfen<sup>180</sup>

Hilfeleistungen und Vorkehrungen, um behinderte Menschen oder Personen mit eingeschränkter Mobilität in die Lage zu versetzen,

- ihre Ankunft am Busbahnhof und ihren Bedarf an Hilfeleistungen bei angegebenen Kontaktstellen anzumelden;
- sich von der angegebenen Kontaktstelle zum Abfertigungsschalter, zum Wartesaal und zum Einstiegsbereich zu begeben;
- gegebenenfalls **mithilfe von Lifts, Rollstühlen oder sonstigen benötigten Hilfen** in das Fahrzeug zu gelangen;
- ihr Gepäck einzuladen;
- ihr Gepäck wieder in Besitz zu nehmen;
- aus dem Fahrzeug auszusteigen;
- einen anerkannten Begleithund im Bus mitzuführen;
- sich zum Sitzplatz zu begeben;

*hinderter Menschen und Personen mit eingeschränkter Mobilität zusammenarbeiten, um auf nationaler oder europäischer Ebene Vereinbarungen zu treffen. Diese Vereinbarungen sollten auf die Verbesserung der Information, Betreuung und Unterstützung der Fahrgäste bei Fahrtunterbrechung ausgerichtet sein, insbesondere bei großer Verspätung oder Fahrtannullierung, wobei besonders Fahrgäste mit besonderen Bedürfnissen wegen Behinderungen, eingeschränkter Mobilität, Krankheit, fortgeschrittenem Alter und Schwangerschaft sowie begleitende Fahrgäste und Fahrgäste, die mit Kleinkindern reisen, im Mittelpunkt stehen sollten. Nationale Durchsetzungsstellen sollten von diesen Vereinbarungen in Kenntnis gesetzt werden“ (Erwägungsgrund 17 VO (EU) 181/2011).*

<sup>180</sup> Vgl. Anhang I zu VO (EU) 181/2011.

Die Notwendigkeit an größeren, mit Personal besetzten Busbahnhöfen Vorkehrungen und Hilfeleistungen in Anspruch zu nehmen, wird sich für Fahrgäste mit Körperbehinderung überwiegend nur dann ergeben, wenn diese Busbahnhöfe nicht vollständig barrierefrei gestaltet sind (z. B. wenn auf dem Weg zum Fahrzeug Stufen zu überwinden sind). Ein Einstieg mittels außerhalb der Busse vorgehaltener Hublifte – nach dem Prinzip, das bisher bei Fernbahnen der Deutschen Bahn galt – macht nur Sinn, wenn dadurch u. U. Fahrgastwechselzeiten verkürzt werden können. Gemäß Anhang VII der RL 2001/85/EG, bzw. Anhang 8 der UN/ECE R 107 in Verbindung mit § 42b PBefG müssen die Fernlinienbusse ohnehin mit fahrzeuggebunden Einstiegshilfen ausgestattet sein. Außerdem werden in der Regel nicht nur große Busbahnhöfe bedient, sondern auch kleinere Zwischenhaltestellen.

Für Fahrgäste mit sensorischer Behinderung werden Hilfeleistungen häufiger erforderlich sein, z. B. da bei komplexen Anlagen die Orientierung Schwierigkeiten bereitet oder weil akustische Informationen wegen lauter Umgebungsgeräusche z. T. unverständlich werden können.

**Bild 37:** Fahrgastrecht auf Hilfeleistung für behinderte Menschen und Personen mit eingeschränkter Mobilität im Fahrzeug gemäß VO (EU) 181/2011 Anhang I Abschnitt b

b) Hilfeleistungen im Fahrzeug<sup>181</sup>

Hilfeleistungen und Vorkehrungen, um behinderte Menschen oder Personen mit eingeschränkter Mobilität in die Lage zu versetzen,

wesentliche Informationen über eine Fahrt auf Verlangen des Fahrgasts in zugänglicher Form zu erhalten;

während der Fahrpausen in das Fahrzeug einzu- steigen bzw. aus dem Fahrzeug auszusteigen, sofern anderes Personal als der Fahrer an Bord des Fahrzeugs ist.

**Bild 38:** Verpflichtung zur Schulung aller Mitarbeiter (einschließlich Fahrer) in Bezug auf Sensibilisierung für

Behindertenfragen gemäß VO (EU) 181/2011 Kapitel III und VO (EU) 181/2011 Anhang II

**Schulung**<sup>182</sup>

(1) **Beförderer und gegebenenfalls Busbahnhofbetreiber legen Verfahren für Schulungen in Behindertenfragen** einschließlich entsprechender Instruktionen fest und stellen sicher,

- a) dass ihre **Mitarbeiter**, bei denen es sich nicht um Fahrer handelt, einschließlich der Mitarbeiter aller anderen ausführenden Parteien, die behinderten Menschen und Personen mit eingeschränkter Mobilität **unmittelbar Hilfe leisten**, eine Schulung oder Instruktionen gemäß **Anhang II Abschnitte a und b** erhalten haben; und
- b) dass ihre **Mitarbeiter einschließlich der Fahrer**, die **unmittelbar** mit den Fahrgästen oder deren Belangen in **Kontakt kommen**, eine Schulung oder Instruktionen gemäß **Anhang II Abschnitt a** erhalten haben.

(2) Ein Mitgliedstaat kann für **einen Zeitraum von höchstens fünf Jahren ab dem 1. März 2013 eine Ausnahme** von der Anwendung des Absatzes 1 Buchstabe b in Bezug auf die Schulung der Fahrer gewähren.<sup>183</sup>

Die **Schulung der unmittelbar mit den Fahrgästen in Kontakt kommenden Mitarbeiter** umfasst Folgendes:<sup>184</sup>

- Sensibilisierung für Behinderungen und angemessenes Verhalten gegenüber Passagieren mit körperlichen, sensorischen Behinderungen (Hör- und Sehbehinderungen), versteckten Behinderungen oder Lernbehinderungen, einschließlich der Unterscheidung der verschiedenen Fähigkeiten von Personen, deren Mobilität, Orientierungs- oder Kommunikationsvermögen eventuell eingeschränkt ist;
- Hindernisse, denen behinderte Menschen oder Personen mit eingeschränkter Mobilität gegenüberstehen, darunter Haltung von Mitmenschen, konkrete/physische und organisatorische Barrieren;
- anerkannte Begleithunde, unter Berücksichtigung der Rolle und der Bedürfnisse eines Begleithunds;

<sup>181</sup> Vgl. Anhang I zu VO (EU) 181/2011.

<sup>182</sup> Vgl. Artikel 16 VO (EU) 181/2011.

<sup>183</sup> In Deutschland wurde im EU-FahrgRBusG (EU-FahrgRBusG) von der **Ausnahmemöglichkeit** nach Artikel 16 Absatz 2 der VO (EU) 181/2011 **Gebrauch gemacht**, wonach die **Schulung der Fahrer** gemäß Artikel 16 Absatz 1

lit. b der VO (EU) 181/2011 für einen Zeitraum von **höchstens fünf Jahren ausgesetzt** werden kann.

Frist gemäß § 1 Abs. 3 EU-FahrgRBusG endet am: 28. Februar 2018

<sup>184</sup> Vgl. Anhang II Abschnitt a) VO (EU) 181/2011.



- Umgang mit unerwarteten Situationen;
- soziale Kompetenz und Möglichkeiten der Kommunikation mit Schwerhörigen und Gehörlosen sowie Personen mit Seh-, Sprech- und Lernbehinderungen;
- sorgfältiger Umgang mit Rollstühlen und anderen Mobilitätshilfen, zur Vermeidung von Beschädigungen (alle für die Gepäckabfertigung zuständigen Mitarbeiter, wenn solche vorhanden sind).

Die **Schulung der Mitarbeiter, die behinderten Menschen oder Personen mit eingeschränkter Mobilität unmittelbar Hilfe leisten**, umfasst Folgendes:<sup>185 183</sup>

- Hilfeleistung für Rollstuhlfahrer beim Umsetzen in den und aus dem Rollstuhl;
- Hilfeleistung für behinderte Menschen und Personen mit eingeschränkter Mobilität, die mit anerkannten Begleithunden reisen, unter Berücksichtigung der Rolle und der Bedürfnisse dieser Hunde;
- Techniken der Begleitung von Fahrgästen mit Sehbehinderungen sowie des Umgangs mit und der Beförderung von anerkannten Begleithunden;
- Arten von Hilfsmitteln für behinderte Menschen oder Personen mit eingeschränkter Mobilität und Umgang mit diesen Hilfsmitteln;
- Nutzung von Ein- und Ausstiegshilfen, Kenntnisse über angemessene Arten der Hilfeleistung beim Ein- und Aussteigen, die die Sicherheit und Würde von behinderten Menschen oder Personen mit eingeschränkter Mobilität wahren;
- Verständnis für die Notwendigkeit zuverlässiger und professioneller Hilfeleistung. Bewusstsein für das Gefühl der Verletzlichkeit, das bestimmte Fahrgäste mit Behinderungen wegen ihrer Abhängigkeit von der geleisteten Hilfe während der Reise möglicherweise empfinden;
- Kenntnisse in erster Hilfe.

## 5.7 „Meldestelle für barrierefreie Fernlinienbusse“ des BSK

Unabhängig von irgendwelchen rechtlichen Verpflichtungen hat der Bundesverband Selbsthilfe Körperbehinderter e.V. (BSK) zum 1. Oktober 2014 eine „Meldestelle für barrierefreie Fernlinienbusse“ eingerichtet

Der BSK gehört zu den auf Bundesebene gemäß § 15 Abs. 3 BGG anerkannten Verbänden. Er verfolgt mit der Meldestelle das Ziel, die stufenweise Einführung der Barrierefreiheit aktiv zu begleiten. Der BSK möchte damit im Interesse seiner Mitglieder auch dazu beitragen, dass die Umsetzung der Barrierefreiheit in Fernlinienbussen zu den gesetzlichen Fristen eingehalten wird. Mit den eigenen Worten des BSK heißt es: *„Die Meldestelle<sup>186</sup> steht hier als Ansprechpartner für die verschiedenen Akteure zur Verfügung. Dies umfasst z. B. die Beratung von Reisenden mit Behinderung, Überprüfung der Barrierefreiheit auf Fernlinienbussen durch Testfahrten, die Kontaktaufnahme mit allen Beteiligten (Fernlinienbus-Hersteller, -Betreiber, Politik) sowie das Ahnden von Missständen bei nicht barrierefreien Fernlinienbussen“* (BSK o. J.).

## 5.8 Den Fernbuslinienverkehr nicht betreffende Bestimmungen zur Barrierefreiheit im Verkehr

Aus den vorstehenden Ausführungen wird deutlich, dass für den Fernbuslinienverkehr in Deutschland wesentliche, verbindliche Vorschriften in Bezug auf Barrierefreiheit bestehen. Es ist naheliegend, dass gesetzliche Bestimmungen zur Barrierefreiheit aus anderen Verkehrsbereichen wegen der unterschiedlichen Sachverhalte nicht uneingeschränkt und undifferenziert auf den Fernbuslinienverkehr übertragen werden können bzw. nicht übertragen wurden. Dies betrifft insbesondere:

- Die Zielvorgabe „vollständige Barrierefreiheit“ in den Nahverkehrsplänen der Aufgabenträger im ÖPNV gemäß PBefG
- Beteiligungsrechte (Anhörungsrechte) von Vertretern der Belange von Menschen mit Behinderung bei Nahverkehrs-

<sup>185</sup> Vgl. Anhang II Abschnitt b) VO (EU) 181/2011.

<sup>186</sup> Bundesverband Selbsthilfe Körperbehinderter e.V., Meldestelle barrierefreie Fernlinienbusse, Kurfürstenstr. 131, 10785 Berlin, E-Mail:

meldestelle@bsk-ev.org, Internet: www.bsk-ev.org

plänen gemäß PBefG oder bei der Förderung von Maßnahmen nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG)

- den Abschluss von Zielvereinbarungen nach dem BGG sowie z. B.
- die Anforderungen an die maximale Einstiegshöhe bei Stadtlinienbussen (d. h. den Einsatz von Niederflurfahrzeugen) gemäß RL 2001/85/EG bzw. UN/ECE R 107.

Es besteht zwar ein Verbandsklagerecht gemäß § 3 Abs. 1 Satz 2 und § 8 Abs. 1 des FStrG (vgl. Kapitel 0), aber **kein Verbandsklagerecht** hinsichtlich der Feststellung eines Verstoßes gegen die Vorschriften des **§ 42b PBefG**<sup>187</sup>.

Aus Gründen der Verständlichkeit des Gesamtzusammenhangs und um eventuellen Missverständnissen vorzubeugen, sind entsprechende (bedeutsame) Regelungen, die **nicht für den Fernbuslinienverkehr gelten**, in Bild 39 zusammengestellt.

**Bild 39:** Vorschriften zur Barrierefreien Gestaltung, die nicht für den Fernbuslinienverkehr gelten (PBefG)

**[Zielvorgabe „vollständige Barrierefreiheit“ sowie Anhörungsrecht im Nahverkehrsplan gemäß PBefG]<sup>188</sup>**

Für die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr sind die von den Ländern benannten Behörden (Aufgabenträger) zuständig. Der Aufgabenträger definiert dazu die Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebotes, dessen Umweltqualität sowie die Vorgaben für die verkehrsmittelübergreifende Integration der Verkehrsleistungen in der Regel in einem Nahverkehrsplan. 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 die vorhandenen Unternehmer frühzeitig zu beteiligen; soweit vorhanden sind **Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte, Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste** und Fahrgastverbände **anzuhören**. Ihre Interessen sind angemessen und diskriminierungsfrei zu berücksichtigen. Der Nahverkehrsplan bildet den Rahmen für die Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs. Die Länder können weitere Einzelheiten über die Aufstellung und den Inhalt der Nahverkehrspläne regeln“.

Im öffentlichen Personennahverkehr kann die Genehmigung versagt werden, wenn der beantragte Verkehr mit einem Nahverkehrsplan im Sinne des § 8 Absatz 3 nicht in Einklang steht<sup>189</sup>.

**[Niederflureinstieg bei Bussen der Klasse I]**

**[Einstiegshöhe gemäß Anhang VII der RL 2001/85/EG]<sup>190</sup>**

Die Höhe der ersten Stufe über der Fahrbahn an mindestens einer Betriebstür darf folgende Werte nicht überschreiten: 250 mm bei Fahrzeugen der Klasse[n...] I<sup>191</sup> und [...]

Alternativ hierzu darf bei Fahrzeugen der Klassen I und [...] die Höhe der ersten Stufe über der Fahrbahn an zwei Türöffnungen, nämlich einem Einstieg und einem Ausstieg, 270 mm nicht überschreiten.

Hierbei darf die Absenkvorrichtung<sup>192</sup> aktiviert sein und/oder eine einklappbare Stufe ausgeklappt sein. [...]

**Zielvereinbarungen [gemäß BGG]<sup>193</sup>**

Soweit nicht besondere gesetzliche oder verordnungsrechtliche Vorschriften entgegenstehen, sollen zur Herstellung der Barrierefreiheit Zielvereinbarungen zwischen Verbänden, die [...] anerkannt<sup>194</sup> sind, und Unternehmen oder Unternehmensverbänden der verschiedenen Wirtschaftsbranchen für ihren jeweiligen sachlichen und räumlichen Organisations- oder Tä-

<sup>187</sup> Fernlinienbusse müssen den Vorschriften des Anhangs VII der Richtlinie 2001/85/EG entsprechen und mit mindestens zwei Stellplätzen für Rollstuhlnutzer ausgerüstet sein.

<sup>188</sup> Vgl. § 8 Absatz 3 PBefG.

<sup>189</sup> Vgl. § 12 Absatz 2a Satz 1 PBefG.

<sup>190</sup> Vgl. Anhang VII Absatz 3.1 RL 2001/85/EG.

<sup>191</sup> Klasse I: sogenannte Stadtlinienbusse

<sup>192</sup> Absenkvorrichtung vgl. Bild 12.

<sup>193</sup> Vgl. § 5 Absatz 1 BGG.

<sup>194</sup> Vgl. Kap. 0.

tigkeitsbereich getroffen werden. Die anerkannten Verbände können die Aufnahme von Verhandlungen über Zielvereinbarungen verlangen.

## 6 Anforderungen an die Barrierefreiheit von Fernlinienbussen

### 6.1 Vorschriften

Tab. 3: Vorschriften für technische Einrichtungen für Fahrgäste mit eingeschränkter Mobilität gemäß UN/ECE R 107, Anhang 8

Merkmale	Ausführung	Quelle
Einstiegshöhe	<b>320 mm</b>	vgl. Bild 11
technische Einstiegshilfen	Absenkvorrichtung  <b>Lift</b> oder Rampe: Belastung: $\leq$ <b>300 kg</b>	vgl. Bild 12
Fahrzeuginnenraum	Höhe aller Stufen: $\leq$ 250 mm def. max. Fußbodenneigung	vgl. Bild 13
Behindertensitze	$\geq$ zwei Sinnbild def. Mindestabmessungen def. Mindestfreiraum Platz für Blindenhund	vgl. Bild 14 vgl. Bild 10 vgl. Bild 14
Informations- und Kommunikationseinrichtungen	Piktogramme Bedienungsanleitung für Rollstuhlnutzer- und Rollstuhlrückhaltesysteme - Kommunikationseinrichtung: neben Behindertensitz - innerhalb Rollstuhlbereich (mit Handfläche bedienbar, Kontrastfarbe) - Fahrzeugaußenseite neben Tür	vgl. Bild 15
Beleuchtung	angemessen (sicherer Ein- und Ausstieg)	vgl. Bild 16

Tab. 4: Vorschriften in Bezug auf Rollstuhlstellplätze gemäß § 42b PBefG und UN/ECE R 107, Anhang 8

Merkmal	Ausführung	Quelle
Anzahl	≥ 2	vgl. Bild 17
Anordnung	in Längsrichtung, mit einem „ <b>Bezugsrollstuhl</b> “ erreichbar von außen durch eine für Rollstuhlnutzer geeignete Tür <sup>195</sup> : ≥ 900 mm breit ≥ 1400 mm hoch	vgl. Bild 17
Grundfläche	≥ 750 mm breit, ≥ 1.300 mm lang	vgl. Bild 17
Bodenbelag	rutschhemmend	vgl. Bild 17
Gangneigung längs	≤ 8 %, zwischen Stellplatz und mindestens einer geeigneten Tür	vgl. Bild 17
Gangneigung quer	≤ 5 %	vgl. Bild 17
Kommunikationseinrichtung	innerhalb des Rollstuhlbereichs Höhe über dem Fußboden: ≥ 700 mm, ≤ 1.200 mm  Betätigungseinrichtung mit Handfläche bedienbar, Ausführung in Kontrastfarben / -tönung	vgl. Bild 17
Piktogramm	in der Nähe des Rollstuhlstellplatzes	vgl. Bild 17
<b>Rollstuhl-Rückhaltesystem</b>	alternativ vorgeschrieben: Verankerungssystem oder Gurt-Rückhaltesystem	vgl. Bild 18
<b>Bezugsrollstuhl</b>	Gesamtlänge = 1.200 mm (mit Benutzer 1.250 mm) Gesamtbreite b = 700 mm, Gesamthöhe = 1.090 mm (mit Benutzer 1.350 mm)	vgl. Bild 17

## 6.2 Empfehlungen

Die vorgenannten Vorschriften berücksichtigen weitgehend die Anforderungen von Fahrgästen mit Körperbehinderung, insbesondere auch von Rollstuhlnutzern. Es wäre zwar wünschenswert, wenn auch die Toiletten in Fernlinienbussen den Ansprüchen von Rollstuhlnutzern genügen würden; dies würde aber erheblichen Platzaufwand erfordern mit der Folge, dass mehrere Sitzplätze entfallen müssten. Aus wirtschaftlichen Gründen

ist es daher zweckmäßig, bei der Toilettenbenutzung von Rollstuhlnutzern den Fokus auf infrastrukturelle und betriebliche Maßnahmen zu legen.

Den Belangen von Menschen mit sensorischer Behinderung wurde allerdings in den einschlägigen Vorschriften – mit Ausnahme neuerer Regelwerke wie UN/ECE R 107 und DIN 18040 – bisher kaum Rechnung getragen. Infolgedessen sind Menschen mit sensorischer Behinderung derzeit noch in stärkerem Maße auf Hilfeleistungen durch Fahr- und Servicepersonal und ggf.

<sup>195</sup> Betriebstür (für alle Fahrgäste), alternativ Tür nur für Rollstuhlfahrer.

anderer Fahrgäste angewiesen sind. Es ist zu empfehlen, dass in Bezug auf Kommunikations- und Informationseinrichtungen (Beschilderung, Anzeigen, Ansagen) sowie Orientierungshilfen (z. B. Beschriftung in Braille und erhabener Profilschrift) sowie Farbgestaltung (visuelle Kontraste) auch den Anforderungen seh- und hörgeschädigter Menschen entsprochen wird (vgl. z. B. „Barrierefreiheit für seh- und hörgeschädigte Menschen“, BMVBS. Reihe direkt, Heft 64, 2008). Dabei kann z. B. auf folgende DIN-Normen in der jeweils geltenden Fassung<sup>196</sup> zurückgegriffen werden, ohne dass eine schematische Übernahme in jedem Detail erfolgen muss:

- DIN 32975: „Gestaltung visueller Informationen im öffentlichen Raum zur barrierefreien Nutzung“; Ausgabe Dezember 2009
  - Gegenstand dieser DIN-Norm sind u. a. Schriftgrößen und visuelle Kontraste;
- DIN 32984: „Bodenindikatoren im öffentlichen Raum“; Ausgabe Oktober 2011
- DIN 32986: Taktile Schriften und Beschriftungen - Anforderungen an die Darstellung und Anbringung von Braille- und erhabener Profilschrift; Ausgabe Januar 2015

Das BMVI hat bereits einen deutschen **Änderungsvorschlag in Bezug auf die UNECE R 107** eingereicht. Der Änderungstext wurde von der Economic Commission for Europe (ECE) veröffentlicht (United Nations 2016). Für folgende Punkte wurden Änderungen bzw. neue Anforderungen vorgeschlagen:

- Visual contrast (Visueller Kontrast)
- Wheelchair area (Rollstuhlstellplatz)
- Service door lighting (Beleuchtung von Betriebstüren)
- Step nosings (Stufenkanten)
- Communication devices (Kommunikationseinrichtungen)
- Handholds in toilets (Haltegriffe in Toiletten)
- Audible information devices (Akustische Informationseinrichtungen)
- Marking of passenger seats (Aufschrift an Fahrgastsitzen)

<sup>196</sup> Die derzeit (Februar 2017) geltenden Ausgaben sind der Vollständigkeit halber genannt.

## 7 Anforderungen an die Barrierefreiheit von Haltestellen und Busbahnhöfen der Fernbuslinien

### 7.1 Vorschriften und Vorgaben

Die gesetzlichen Vorschriften, d. h. die Straßen- und Wegegesetze der Länder und des Bundes, setzen den Rahmen für die barrierefreie Gestaltung von Haltestellen und Busbahnhöfen. Das technische Regelwerk der FGSV bietet hier ein umfangreiches Planungsinstrumentarium, das noch durch DIN-Normen des Barrierefreien Bauens ergänzt wird. Verbindlich anzuwenden sind allerdings nur diejenigen Regelwerke, die von den jeweils zuständigen Straßenbaubehörden eingeführt worden sind. Die Einführungen bzw. Anwendungen differieren aber zwischen den verschiedenen Ländern und auch z. T. zwischen einzelnen Kommunen, so dass in der Praxis unterschiedlichen Regelungen zu verzeichnen sind. Außerdem sind die Vorgaben und Maßnahmen der Regelwerke in Abhängigkeit von den örtlichen Rahmenbedingungen anzuwenden. Zielführende Lösungen sind ggf. auch durch modifizierte Maßnahmen erreichbar. Neben den technischen Regelwerken sind stets die allgemein anerkannten Regeln der Technik zu beachten (vgl. Schlussbericht Kap. 4.2.1 und 3.5).

Für bauliche Anlagen nach den Landesbauordnungen (also Hochbauten von Busbahnhöfen) ist vor allem

DIN 18040-1: „Barrierefreies Bauen – Planungsgrundlagen – Teil 1: Öffentlich zugängliche Gebäude“; Ausgabe Oktober 2010

maßgebend, zumal diese DIN-Norm in die Musterliste der Technischen Baubestimmungen aufgenommen wurde (vgl. Kapitel 4.2).

### 7.2 Empfehlungen

Die Anwendung folgender Regelwerke in der jeweils geltenden Fassung – soweit diese nicht ohnehin bereits im jeweiligen Zuständigkeitsbereich eingeführt worden sind – ist bezüglich der barrierefreien Gestaltung der baulichen Umwelt derzeit (2018) besonders zu empfehlen<sup>197</sup>:

- Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA)

<sup>197</sup> Weitere relevante Regelwerke siehe Kap. 3.5.

- DIN 18040-3: Barrierefreies Bauen – Planungsgrundlagen – Teil 3: Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum
- DIN 32975: „Gestaltung visueller Informationen im öffentlichen Raum zur barrierefreien Nutzung“

## 8 Anforderungen an die Barrierefreiheit bei Betrieb und Information im Fernbuslinienverkehr

### 8.1 Vorschriften

Die Anforderungen von Fahrgästen mit Behinderung an die Barrierefreiheit bei Betrieb und Information werden mit einer uneingeschränkten Anwendung der VO (EU) 181/2011 (vgl. Kapitel 5.6) weitgehend erfüllt. Allerdings sollte das Zwei-Sinne-Prinzip in der Information (Übermittlung wesentlicher Informationen akustisch und visuell) noch konsequenter umgesetzt werden.

Mit weiteren Fortschritten in der barrierefreien Gestaltung von Bussen, Haltestellen und Busbahnhöfen wird der Bedarf an Hilfeleistungen reduziert. Dies ist auch gerade im Sinne von Menschen mit Behinderung, die möglichst weitgehend ohne fremde Hilfe persönliche Mobilität mit größtmöglicher Unabhängigkeit erreichen möchten.

### 8.2 Empfehlungen

Die Erbringung von Hilfeleistungen ist gemäß VO (EU) 181/2011 nur an den „benannten“ Busbahnhöfen verpflichtend (d. h. in Deutschland bisher nur in Hamburg und Mannheim) sowie z. T. (unter einschränkenden Bedingungen) in Fahrzeugen. Es wäre wünschenswert, wenn bei Bedarf (nach Anmeldung mit betrieblich vertretbaren Fristen) grundsätzlich entsprechende Hilfeleistungen in Fahrzeugen sowie an allen Busbahnhöfen mit hohen Fahrgastwechselzahlen angeboten würden.

Da die Toiletten in den Bussen in der Regel nicht für Rollstuhlnutzer geeignet sind, ist es naheliegend betriebliche Maßnahmen zu empfehlen, die die bedarfsgerechte Nutzung barrierefreier Toiletten durch Rollstuhlnutzer an Haltestellen und Busbahnhöfen sowie an Raststätten gewährleisten. Dies könnte in Form planmäßiger Organisation (z. B. geplante Pausen, Kalkulation des Zeitaufwandes im Fahrplan, Hilfeleistung durch zweiten Fahrer – soweit mit gesetzlichen Lenk- und

Ruhezeiten vereinbar) oder nach jeweiligem konkreten Bedarf erfolgen, wobei dann hierfür entsprechende „Pufferzeiten“ im Fahrplan angesetzt bzw. vergrößert werden könnten.

Die Barrierefreie-Informationstechnik-Verordnung (BITV 2.0) gilt nicht für den Fernbuslinienverkehr, sondern nur für Dienststellen und sonstige Einrichtungen der Bundesverwaltung (gemäß § 1 Abs. 2 BGG). Im Hinblick auf die Anforderungen sensorisch behinderter Menschen ist aber zu empfehlen, die betreffenden Regelungen für Internetauftritte und -angebote (§ 1 Nr. 1 BITV 2.0) sowie mittels Informationstechnik realisierte grafische Programmoberflächen einschließlich Apps und sonstige Anwendungen für mobile Endgeräte (§ 1 Nr. 3 BITV 2.0) grundsätzlich auch im Fernbuslinienverkehr anzuwenden, ohne dass eine schematische Übernahme in jedem Detail erfolgen muss.

Eine Beteiligung (Anhörung) von Vertretern der Belange von Menschen mit Behinderung ist bei der Ausführung der meisten Regelungen aufgrund der VO (EU) 181/2011 nicht vorgeschrieben (z. B. nicht bei Schulungen). Die (wichtigen) nicht diskriminierenden Zugangsbedingungen (gemäß Artikel 11 VO (EU) 181/2011) müssen allerdings zusammen mit den Behindertenverbänden aufgestellt werden, sofern die Beförderer und Busbahnhofbetreiber nicht bereits über derartige Zugangsbedingungen verfügen (Artikel 11 Abs. 1 VO (EU) 181/2011) (vgl. Kapitel 5.6). Nach langjährigen Erfahrungen der STUVA kann eine informelle Beteiligung auch in Fällen sinnvoll sein, in denen diese nicht verbindlich gefordert ist (Erhöhung der Akzeptanz, Evaluierung von Anforderungen).

## 9 Anforderungen an die Barrierefreiheit im Bestand

### 9.1 Anforderungen an die Barrierefreiheit von Fernlinienbussen im Bestand

Die Vorschriften für den Fahrzeugbestand im Fernbuslinienverkehr sind eindeutig:

- Für bis zum 31. Dezember 2015 erstmals zugelassene Busse bestehen derzeit (Februar 2017) bis zum 31. Dezember 2019 **keine** Anforderungen in Bezug auf die Barrierefreiheit, d. h. auch keine Verpflichtung zu einer evtl. Nachrüstung (soweit überhaupt technisch machbar).

- Für ab dem **1. Januar 2016 erstmals zum Verkehr zugelassene** Busse gelten die **Vorschriften zur Barrierefreiheit** gemäß § 42b PBefG (vgl. Kapitel 0).
- Vom **1. Januar 2020** an müssen **alle Busse im Fernbuslinienverkehr** die o. a. **Anforderungen an die Barrierefreiheit erfüllen**. Bestandfahrzeuge, die diese Anforderungen nicht erfüllen, müssten bis zum 1. Januar 2020 entsprechend angepasst (umgebaut, mit veränderter Ausstattung versehen) werden oder dürften dann nicht mehr im Fernbuslinienverkehr eingesetzt werden.

Soweit Bestandsfahrzeuge keinerlei vorbereitende Vorkehrungen für die Beförderung von Rollstuhlnutzern aufweisen, wäre die **nachträgliche Anpassung** technisch sehr aufwändig (soweit überhaupt machbar), und ist daher auch **nicht zu empfehlen**. Da Busse im deutschen Fernbuslinienverkehr in der Regel bereits nach 3 bis 4 Jahren durch Neufahrzeuge ersetzt werden<sup>198</sup>, erhält der Aspekt einer barrierefreien Nachrüstung nach Auffassung der Bearbeiter des Forschungsprojektes allerdings nur nachgeordnete Bedeutung.

In rechtlicher Hinsicht gibt es hier also keine Probleme. Bei der Umsetzung **können** sich trotz der genannten Übergangsfristen (gemäß § 62 PBefG) **Anlaufschwierigkeiten** ergeben.

## 9.2 Anforderungen an die Barrierefreiheit vorhandener Haltestellen und -Busbahnhöfe des Fernbuslinienverkehrs

Die Straßenbaulastträger sind auch beim Bestand verpflichtet, im Rahmen ihrer (wirtschaftlichen) Leistungsfähigkeit, (u. a.) **die Belange behinderter und anderer Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigung mit dem Ziel zu berücksichtigen, möglichst weitreichende Barrierefreiheit zu erreichen**. Soweit der öffentliche Straßenraum – einschließlich vorhandener Haltestellen und zentraler Omnibusbahnhöfe (ZOB) – noch nicht die Anforderungen an eine barrierefreie Zugänglichkeit und Nutzbarkeit erfüllt, besteht für die Straßenbaulastträger allerdings da-

mit zunächst **nicht die Pflicht zur (unmittelbaren) Herstellung der Barrierefreiheit** im Sinne von § 8 Abs. 5 BGG.

**Wenn Programme zur schrittweisen Herstellung**, z. B. die Absenkung von Bordkanten an Querungsstellen oder die barrierefreie Zugänglichkeit und Nutzbarkeit von Haltestellen des Nahverkehrs, **Verbesserungen im Rahmen von Straßenerhaltungen** (bei meist langen Erneuerungszyklen) sowie **in Zusammenhang mit Vorhaben Dritter** oder prioritäre **Einzelmaßnahmen** durchgeführt werden, müssen diese **auf das Ziel einer möglichst weitreichenden Barrierefreiheit ausgerichtet** sein.<sup>199</sup> Auch bei (Erhaltungs-) **Maßnahmen im Bestand** sind die Vorgaben der technischen Regelwerke grundsätzlich zu berücksichtigen. Bei Zielkonflikten, z. B. bei beengten Platzverhältnissen, ist eine Abwägung unterschiedlicher Belange erforderlich, die zu einer Kompromisslösung führen kann.

## 9.3 Anforderungen an die Barrierefreiheit bei Betrieb und Information im derzeitigen Fernbuslinienverkehr

Die **Anforderungen an die Barrierefreiheit bei Betrieb und Information** im derzeitigen Fernbuslinienverkehr, die sich in erster Linie aus der VO (EU) 181/2011 (vgl. Kapitel 5.6) ergeben, gelten **grundsätzlich** bereits für den **derzeitigen Fernbuslinienverkehr**. Dabei sind folgende Ausnahmen von Belang:

- Die Vorschriften der VO (EU) 181/2011 sind für einen Linienverkehrsdienst **bis zum Ablauf des 28. Februar 2017 nicht** anzuwenden, sofern **mindestens ein planmäßiger Halt außerhalb der Europäischen Union** erfolgt und der Linienverkehrsdienst zu einem erheblichen Teil außerhalb der Europäischen Union betrieben wird.<sup>200</sup>
- Die Vorschriften der VO (EU) 181/2011 zur **Fahrerschulung** sind **bis zum 28. Februar 2018 nicht anzuwenden**.

<sup>198</sup> Nach Angaben des bdo.

<sup>199</sup> Dabei haben Belange behinderter Menschen aber keinen Vorrang vor anderen Belangen, sondern unterliegen der (pflichtgemäßen) Abwägung (vgl. Kap. 3.4).

<sup>200</sup> Die Ausnahme wird nach Angaben des BMVI nicht verlängert, so dass ab dem 1. März 2017 die VO 181/2011 uneingeschränkt auch für alle Drittstaatenverkehre in Deutschland gilt.

## 10 Ausblick

Der Schwerpunkt des vorliegenden Forschungsprojekts liegt in der Darstellung positiver Praxisbeispiele zur Förderung und Verbreitung zielführender Lösungen sowie zur Sensibilisierung in Bezug auf Anforderungen barrierefreier Gestaltung. Die **Analyse des rechtlichen Rahmens** für die Barrierefreiheit im Fernbuslinienverkehr hat bis auf einzelne Ausnahmen **keine praxisrelevanten Probleme** gezeigt.

Bei der Sicherung von Kindern in Fernlinienbussen zeigt sich, dass **offene Fragen zur Verwendung von Kinderückhalte-Einrichtungen** bestehen. Zielführend wäre hierbei eine Prüfung des aktuellen Status Quo der Beförderung von Kindern in Reisebussen durch den Gesetzgeber, ob Anpassungen in bestehenden Vorschriften umgesetzt werden können, die sowohl die Belange der Fahrgäste, als auch die betrieblichen Belange berücksichtigen.

Zur wesentlichen Ergänzung der **UNECE R 107** hat das BMVI bereits einen deutschen **Änderungsvorschlag** eingereicht. Der Änderungstext wurde von der Economic Commission for Europe (ECE) veröffentlicht (vgl. Kap. 6.2).

Es wäre aus Gründen der Übersichtlichkeit und Rechtsklarheit zu begrüßen, wenn sowohl in § 42b PBefG als auch in § 30d StVZO der Bezug auf Anhang VII der RL 2001/85/EG vom 20.11.2001 – soweit aus rechtssystematischen Gründen möglich – durch einen Bezug auf Anhang 8 der UN/ECE R 107 vom 29.09.2010 ersetzt werden könnte. Die Bestimmungen der UN/ECE R 107 stimmen allerdings mit den betreffenden Vorschriften des Anhangs VII der Richtlinie 2001/85/EG weitestgehend überein (vgl. hierzu auch Bericht gemäß § 66 PBefG, Bild 8).

Soweit in der Umsetzung der (neuen) gesetzlichen Vorschriften noch Herausforderungen erkennbar sind, dürften diese vorrangig in Anlaufschwierigkeiten bestehen, z. B. hinsichtlich der technisch-wirtschaftlichen optimalen Anordnung, Ausbildung und konstruktiven Einbindung der Rollstuhlstellplätze und eines Hublifts in den Fahrzeugaufbau.

Die Beobachtung der weiteren Entwicklung kann sich auf Untersuchungen und Erfahrungen der gesetzlich (jeweils für definierte Aufgaben) zuständigen Stellen stützen. Das BMVI hat dem

Deutschen Bundestag gemäß § 66 einen ausführlichen Bericht darüber vorgelegt, ob die mit der Novelle des PBefG verfolgten Ziele erfüllt wurden und wie sich die Marktöffnung im Fernbuslinienverkehr auswirkt, auch hinsichtlich der Sozial- und Arbeitsbedingungen für das Fahrpersonal (BMVI 2017).

In dem Bericht wird (u. a.) in Bezug auf die Barrierefreiheit der Fahrzeuge darauf hingewiesen, dass die Regelung in § 42b PBefG nicht bußgeldbewehrt ist. Um eine Sanktionierung zu ermöglichen, hat der Bund-Länder-Fachausschuss Straßenpersonenverkehr beschlossen, in den Genehmigungsbescheiden eine Auflage aufzunehmen, nach der die eingesetzten Fahrzeuge die Anforderungen des § 42b PBefG erfüllen müssen. Von mehreren Ländern wird gefordert, einen gesetzlichen Bußgeldtatbestand zu schaffen. Das BMVI wird diesen Vorschlag prüfen.

Das Bundesamt für Güterverkehr (BAG) wird den Fernbuslinienverkehrsmarkt zunächst weiter beobachten. Entsprechende Marktanalysen werden vom BAG im Auftrag des BMVI herausgegeben. Bestandteil dieser Analysen sind auch Aspekte der Barrierefreiheit. Das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) veröffentlicht alle zwei Jahre einen Bericht über die Tätigkeiten als Durchsetzungsstelle für Fahrgastrechte im Kraftomnibusverkehr und Beschwerdeinstanz (gemäß § 3 EU-FahrgRBus EU-FahrgRBusG). Für die vorliegende Thematik sind außerdem Erfahrungen von Genehmigungsbehörden für den Fernbuslinienverkehr (gemäß § 11 PBefG) bedeutsam. Schließlich werden auch weiterhin die Akteure selbst, d. h.

- Busunternehmer (Beförderer und ausführende Beförderer (Subunternehmer)) mit ihrem Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmer (bdo)
- Kommunen als Straßenbaulastträger sowie als Träger der Planungshoheit mit ihren kommunalen Spitzenverbänden

und nicht zuletzt

- Vertreter der Belange von Menschen mit Behinderungen<sup>201</sup>

sowie ggf. auch

- Bushersteller,

ihre Beobachtungen und Schlussfolgerungen sowie eventuelle Verbesserungsvorschläge und Änderungswünsche einbringen.

<sup>201</sup> Z. B. „Meldestelle für barrierefreie Fernlinienbusse“ des BSK (vgl. Kap. 5.7).