



75 Jahre  
Demokratie  
lebendig



Deutscher Bundestag  
Ausschuss für Arbeit und Soziales

20. Wahlperiode

9. November 2023

Ausschussdrucksache **20(11)433**

---

**Schriftliche Stellungnahme**  
Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V.

---

zur öffentlichen Anhörung von Sachverständigen in Berlin am 13. November 2023 zum  
Antrag der Fraktion der CDU/CSU  
**Mehr Tempo für Barrierefreiheit und einen inklusiven Sozialraum**  
20/4676

**Siehe Anlage**

---

## VDV-Stellungnahme

---

### Antrag der Fraktion CDU/CSU „Mehr Tempo für Barrierefreiheit und einen inklusiven Sozialraum“ (BDrs. 20/4676)

#### 1. Ausnahmemöglichkeiten des Personenbeförderungsgesetzes (ÖSPV) beibehalten

Ein Abweichen von der Umsetzungsfrist für eine vollständige Barrierefreiheit des ÖSPV (Öffentlicher Straßenpersonenverkehr) ist weiterhin faktisch notwendig, da nachweislich ausreichende Begründungen für Ausnahmetatbestände einer vollständigen Barrierefreiheit vorliegen. Diese sind nachvollziehbar zu begründen. Die Inhalte des § 62 (2) PBefG müssen weiterhin Bestand haben.

#### Hintergrund:

Nach § 8 (3) PBefG hat der Nahverkehrsplan „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.“ Allerdings besteht diese Umsetzungsfrist nicht, wenn im Nahverkehrsplan „Ausnahmen konkret benannt und begründet werden“. Zusätzlich haben die Bundesländer nach § 62 (2) PBefG die Möglichkeit, den in § 8 Absatz 3 Satz 3 genannten Zeitpunkt abweichend festzulegen sowie Ausnahmetatbestände zu bestimmen, die eine Einschränkung der Barrierefreiheit rechtfertigen, wenn „dies nachweislich aus technischen oder wirtschaftlichen Gründen unumgänglich ist“.

#### Begründung:

Die DIN 18040-3 - als zentrales Regelwerk für die barrierefreie Planung, Ausführung und Ausstattung von Verkehrs- und Außenanlagen im öffentlich zugänglichen Verkehrs- und Freiraum – berücksichtigt die naturräumlichen Gegebenheiten insofern, als dass sie darauf hinweist, dass wegen „topografischen Gründen“, „eingeschränkter Flächenverfügbarkeit“ oder „umfeldbedingten Zwangspunkten“ nicht alle funktionalen Anforderungen an eine (vollständige) Barrierefreiheit umsetzbar sind.

Das PBefG verpflichtet die Aufgabenträger des ÖSPV, nicht aber die Baulastträger der Infrastruktur (wie ÖSPV-Haltestellen). Insofern kann ein Aufgabenträger nur dann eine zeitlich fundierte Finanzplanung für die Umsetzung der Barrierefreiheit vornehmen, wenn er gleichzeitig auch Baulastträger ist.

Wirtschaftliche Gründe, die als Ausnahmetatbestand gelten, liegen auch dann vor, wenn eine Kommune als Aufgabenträger zur Aufstellung eines Haushaltssicherungskonzeptes verpflichtet ist.

#### 2. Mehr Finanzmittel für einen barrierefreien Öffentlichen Personenverkehr (ÖPNV und SPfV)

Die Barrierefreiheit wird durch den – gerade im Hinblick auf die beschlossene „Verkehrswende 2030“ – dringend notwendigen Ausbau und Modernisierung des Öffentlichen Personennahverkehrs und Schienenpersonenfernverkehrs eine deutliche Verbesserung erfahren. Damit dies auch gelingt, bedarf es umgehend einer deutlichen Steigerung der dafür notwendig zur Verfügung stehenden Finanzmittel.

Dies betrifft im Wesentlichen den Bund, aber auch die Bundesländer und kommunalen Aufgabenträger. Zu berücksichtigen ist hierbei, dass die schleppende Umsetzung eines barrierefreien Öffentlichen Personenverkehrs (ÖPNV und SPFV) auch in der Tatsache begründet liegt, dass die bei Fördermaßnahmen zu tragenden Eigenanteile nicht immer wirtschaftlich tragbar sind. Vor dem Hintergrund der notwendigen „Verkehrswende 2030“ sind daher auch die Förderregulieren einer kritischen Prüfung zu unterziehen.

### **3. Weitere „Hindernisse“ eines barrierefreien Öffentlichen Personenverkehr beseitigen**

Für einen zügigen barrierefreien Um- und Ausbau des Öffentlichen Personenverkehrs sind neben der notwendigen Steigerung der Finanz- und Fördermittel weitere bestehende „Hindernisse“ anzugehen:

- Gemeinsam mit den Bundesländern, als Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr, ist schnellstmöglich ein einvernehmliches „Bahnsteighöhenkonzept“ zu vereinbaren. Verzögerungen bei notwendigen Investitionen in der Fahrzeug-Neubeschaffung können so vermieden werden.

Zu berücksichtigen ist hierbei, dass – falls das „Bahnsteighöhenkonzept 2017“ umgesetzt wird – für den Umbau der mehr als 5 500 Bahnsteigkanten mehr als 40 Jahre erforderlich sind. Das bedeutet, dass sich Fahrgäste, die mit derzeit 55 cm Bahnsteighöhe bereits einen barrierefreien SPNV haben, auf einen jahrelangen nicht barrierefreien Zwischenzustand einstellen müssen. Für den Umbau von rd. 3 200 Bahnsteigkanten (mit einer Höhe von bis zu 38 cm) auf die Bahnsteighöhe von 55 cm sind rd. 25 Jahre erforderlich.

- Die Bewusstseinsbildung für das Thema „Barrierefreiheit“ muss insbesondere bei Architekten, Verkehrsplanern und Ingenieuren (einschließlich Tiefbau) deutlich verbessert werden.

Erkennbar fehlerbehaftete bauliche Umsetzungen der Barrierefreiheit machen deutlich, dass der Kompetenzaufbau bereits in der (Hochschul-)Ausbildung verstärkt und in Weiterbildungen gefestigt werden muss.

Zusätzlich muss auch dem bestehenden „Fachkräftemangel“ bei Architekten, Planern und Ingenieuren begegnet werden, damit finanziell abgesicherte Aus- und Umbaumaßnahmen auch gebaut werden können.

### **4. Zugänglichkeit eines barrierefreien Öffentlichen Personenverkehr im ländlichen Raum verbessern**

Der Gesetzgeber hat 2021 im Personenbeförderungsgesetz (PBefG) zwei neue Verkehrsformen geschaffen: den „Linienbedarfsverkehr“ und den „gebündelten Bedarfsverkehr“. Die Möglichkeiten, die das Personenbeförderungsgesetz in Bezug auf eine verbesserte Zugänglichkeit zum ÖPNV im ländlichen Raum bietet, sind weiter auszubauen. Sogenannte „On-Demand-Verkehre“ bieten sich als Ergänzung des ÖPNV zur Verbesserung der Erschließungsqualität an. Die Barrierefreiheit ist hierbei zu berücksichtigen.