

## 1. Zielstellung/Geltungsbereich

Die ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im ÖPNV ist eine Aufgabe der Daseinsvorsorge und schließt die Berücksichtigung der mobilitätsbehinderten Menschen ein.

Je mehr der ÖPNV mobilitätsbehinderten Menschen (einschl. Gehbehinderten, Rollstuhlbenutzern, Sehbehinderten, Hörbehinderten) zugänglich gemacht wird, werden Sonderfahrtdienste für Behinderte sich rückläufig entwickeln und auf den unumgänglichen Anteil beschränkt bleiben.

Das Leistungsangebot des ÖPNV wird grundsätzlich nachfrageorientiert gestaltet, alternative Bedienungsformen z.B. Rufbus, Sammeltaxen mit Einstieghilfen für Behinderte werden im Angebot eines künftigen ÖPNV mehr und mehr vorhanden sein.

Die Zielstellung der barrierefreien Gestaltung trifft für alle Verkehrsmittel zu, die im genehmigten Linienverkehr dazu bestimmt sind, die Verkehrsnachfrage im Stadt-, Vorort- und Regionalverkehr zu befriedigen.

Dazu gehören:

Eisenbahnen, Straßenbahnen, S-Bahnen, Busse, Sammeltaxen, Mietwagen und Alternativverkehre, soweit sie die zuvor genannten Verkehrsarten ersetzen.

Um die Barrierefreiheit mit dem Niederflursystem im ÖPNV zu realisieren, ist ein systematisches Vorgehen im jeweiligen Nahverkehrsraum erforderlich. Kreise, Kommunen und ÖPNV-Unternehmen müssen einvernehmlich auf die Einführung ihres Verkehrssystems hinwirken.

Verkehrskonzeptionen und Nahverkehrspläne müssen das systematische Vorgehen im jeweiligen Nahverkehrsraum erkennen lassen.

Wie im Stadtverkehr, müssen auch für den Regionalverkehr die Haltestellen so hergerichtet werden, daß ein Übergang in das Fahrzeug im Interesse aller Fahrgäste barrierefrei erfolgt.

Sowohl im Stadt- wie im Regionalverkehr ist die Durchsetzung des Niederflursystems in der Einheit "Fahrweg - Fahrzeug - Zugang" eine Zielstellung, die zur barrierefreien Gestaltung des ÖPNV beiträgt und allen mobilitätsbehinderten Personen die ungehinderte Teilnahme am ÖPNV ermöglicht und erleichtert.

Bei der Erarbeitung von Richtlinien, die der Realisierung sowie der Förderung von Infrastrukturmaßnahmen nach dem GVFG dienen, nimmt das MSWV unter Beteiligung aller institutionalisierten Behindertenvertreter Einfluß auf begründete Fördertatbestände (Behindertenbeirat, Fachgruppe Mobilität und Bauen).

Damit soll eine weitgehende Integration Behinderter und mobilitätseingeschränkter Personen in den ÖPNV erfolgen. Denn gerade für Menschen mit Behinderungen sind barrierefreie Wege im öffentlichen Verkehrsraum und an Haltestellen öffentlicher Verkehrsmittel die wichtigste Voraussetzung für eine eigenständige Mobilität.

Mit diesen Planungsgrundlagen sollen die in Planung, Entwurf und Bauausführung sowie in der Bauaufsicht tätigen Ingenieure und Architekten aufgefordert werden, im Land Brandenburg Lösungen im öffentlichen Raum barrierefrei für mobilitätsbehinderte Personen zu planen und durchzusetzen.

## 2. Empfehlungen an Kommunen, Landkreise und Verkehrsunternehmen

Die Einflußnahme auf die Gestaltung der Barrierefreiheit des öffentlichen Raumes und des Zuganges zum öffentlichen Personennahverkehr erfolgt vor Ort im Rahmen der kommunalen Selbstverwaltung. Förderungen nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) sind für strukturfördernde Investitionsmaßnahmen bis 75 % der zuwendungsfähigen Kosten aus Bundesfinanzhilfen und 10% aus Landesmitteln möglich. Deshalb werden im Interesse der Verbesserung der Verkehrsverhältnisse und in Durchsetzung integrativer Lösungen zur Teilnahme Behinderter am öffentlichen Personennahverkehr auf der Grundlage des ÖPNV-Gesetzes des Landes Brandenburg nachfolgende Empfehlungen gegeben:

2.1 Zugangsstellen zum ÖPNV (Zentrale Omnibusbahnhöfe, Bahnhöfe, Umsteigeanlagen) sind barrierefrei mit abgesenkten Bordsteinen, Anrampungen bzw. mit Fahrstühlen zur Verminderung von unterschiedlichen Ebenen auszustatten. Taktile Leiteinrichtungen, akustische und optische Informationssysteme sollen die Sicherheit mobilitätsbeeinträchtigter Menschen erhöhen.

Für den Einsatz von Niederflurtechnik im Straßenbahn-, Stadtbahn- bzw. S-Bahnbereich gelten die gleichen Forderungen.

2.2 Sowohl im Stadtverkehr wie im Regionalverkehr wird sich das Niederflursystem in der Einheit "Fahrweg - Fahrzeug - Zugang" durchsetzen.

Das erfordert ein enges Zusammenwirken zwischen Kommunen und den Verkehrsunternehmen des SPNV und des übrigen ÖPNV.

Die Barrierefreiheit bei Zugängen in den ÖPNV (Bahn, Bus) kann nur erreicht werden, wenn die Vorteile der Niederflurtechnik der Fahrzeuge an den Halte- und Umsteigepunkten bautechnisch in Übereinstimmung gebracht werden.

2.3 Bei der Ersatz- sowie Neubeschaffung von Stadt- und Regionalbussen und Straßenbahnen ist auf die Nie-