

# Finanzielle Förderung für einen barrierefreien Verkehrsraum in den Kommunen

Die Nachfolgeregelungen der Bundesländer  
zum Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG)



## **Impressum**

### **Herausgeber:**

Bundeskompetenzzentrum Barrierefreiheit e. V. (BKB)  
Marienstr. 30  
10117 Berlin

[www.barrierefreiheit.de](http://www.barrierefreiheit.de)

### **Autorin:**

Annerose Hintzke  
Institut für barrierefreie Gestaltung und Mobilität GmbH (IbGM)  
Kaiserstr. 62  
55116 Mainz

[www.institut-bgm.de](http://www.institut-bgm.de)

Druck: Fuck, Druck und Verlag, Koblenz

Umschlaggestaltung: Hahn Images Agentur für Kommunikation, Berlin

ISBN: 978-3-9812276-5-9

Februar 2010

## Inhalt

Vorwort .....	5
Veränderte Rechtslage .....	7
Baden-Württemberg .....	11
Bayern .....	13
Berlin .....	17
Brandenburg .....	19
Bremen .....	23
Hamburg .....	25
Hessen .....	27
Mecklenburg-Vorpommern .....	29
Niedersachsen .....	33
Nordrhein-Westfalen .....	35
Rheinland-Pfalz .....	39
Saarland .....	41
Sachsen .....	43
Sachsen-Anhalt .....	47
Schleswig-Holstein .....	49
Thüringen .....	53
GVFG-Bundesprogramm .....	57
Praktische Hinweise zur Ausübung der Mitsprache durch die Vertreter behinderter Menschen .....	59
Technische Regelwerke und Fachliteratur für die barrierefreie Verkehrsraumgestaltung .....	63



## Vorwort

Mit dem Behindertengleichstellungsgesetz (BGG) des Bundes aus dem Jahr 2002 wurde auch das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) geändert. Seitdem war die Vergabe von Fördermitteln zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden verbindlich an die Herstellung möglichst weitreichender Barrierefreiheit gebunden. Darüber hinaus galt als zwingende Fördervoraussetzung die Anhörung der Interessenvertretungen behinderter Menschen bei der Vorhabenplanung.

Diese Regelungen bildeten ein Kernstück des BGG, sie gehörten auch nach Ansicht der damaligen Bundesregierung zu den wirkungsvollsten Mitteln zur Umsetzung der Barrierefreiheit. Im Zuge der Föderalismusreform ist dieses Instrument gegen den erklärten Willen der Behindertenverbände weitgehend (mit Ausnahme des GVFG-Bundesprogramms) in die Regelungshoheit der Länder übergegangen. Seit 2007 existieren nun 16 verschiedene Rechtsgrundlagen für die Förderung von Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden, wobei noch in einigen Bundesländern die Fördervoraussetzungen zur Barrierefreiheit für den kommunalen Straßenbau und den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) uneinheitlich sind.

Diese Situation macht es Behindertenbeauftragten, Behindertenbeiräten und Vertretern von Behindertenverbänden schwierig, ihre Einflussmöglichkeiten und Mitwirkungsrechte zu erkennen. Daher hat das Bundeskompetenzzentrum Barrierefreiheit (BKB) das Institut für barrierefreie Gestaltung und Mobilität (IbGM) beauftragt, zur aktuellen Sachlage eine Übersicht zu erarbeiten. Sie dient in erster Linie dazu, die Behindertenvertretungen über ihre Mitwirkungsmöglichkeiten im Rahmen der GVFG-Nachfolgeregelungen aufzuklären. Diese werden im Folgenden für alle Bundesländer detailliert dargestellt, ergänzt durch Ausführungen zum GVFG-Bundesprogramm und eingeleitet mit einem allgemeinen Kapitel zur veränderten Rechtslage. Außerdem werden einige praktische Hinweise zur Mitsprache gegeben sowie wesentliche technische Regelwerke und eine Auswahl aktueller Fachliteratur zum Thema Barrierefreiheit aufgeführt.

Berlin/Mainz im Februar 2010



## Veränderte Rechtslage

Seit 1971 ist das Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz – GVFG)<sup>1</sup> Grundlage einer wesentlichen Finanzierungsquelle für Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden. Bis Ende 2006 stellte der Bund jährlich Finanzhilfen für Investitionen im kommunalen Straßenbau und im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) bereit, die nur für bestimmte Förderzwecke und unter festgelegten Förderbedingungen zu verwenden waren. Von einer Gesamtsumme von zuletzt 1.667 Milliarden € standen nach Abzug von 0,25 % für Forschungszwecke<sup>2</sup> den Bundesländern 80 % für eigene Programme<sup>3</sup> zu. Die restlichen 20 % waren dem so genannten Bundesprogramm<sup>4</sup> vorbehalten, d. h. ausschließlich der Förderung von großen Vorhaben im Schienenpersonenverkehr.

Im Rahmen der Föderalismusreform 2006, deren Ziel eine Neuordnung der Kompetenzen zwischen Bundes- und Landesebene war, haben sich für das GVFG wesentliche Änderungen ergeben:

Seit dem 1. Januar 2007 erhalten die Bundesländer statt der Bundesfinanzhilfen für die Landesprogramme bis Ende 2013 sogenannte Kompensationszahlungen in Höhe von jährlich ca. 1,34 Milliarden € nach § 3 des Gesetzes zur Entflechtung von Gemeinschaftsaufgaben und Finanzhilfen (Entflechtungsgesetz – EntflechtG). Die Gelder, die nach § 4 Abs. 3 EntflechtG aufgrund eines Schlüssels an die Länder verteilt werden, sind zweckgebunden für Investitionen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden. Bis Ende 2013 überprüfen der Bund und die Länder, in welcher Höhe diese Zahlungen zur Aufgabenerfüllung der Länder noch angemessen und erforderlich sind. Nach dieser Überprüfung erhalten die Länder ab dem 1. Januar 2014 bis Ende 2019 weiterhin Finanzmittel, für die allerdings die Zweckbindung an die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden entfällt. Lediglich die Zweckbindung an Investitionen bleibt bestehen.

1 Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 28. Januar 1988 (BGBl. I S. 100), zuletzt geändert durch Artikel 4 des Gesetzes vom 22. Dezember 2008 (BGBl. I S.2986).

2 Nach § 10 Abs. 2 Satz 1 GVFG ausgewiesene Mittel für Forschungszwecke, die vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) für das Forschungsprogramm Stadtverkehr eingesetzt werden.

3 Ca. 1,33 Milliarden € im Jahr 2006.

4 Ca. 333 Millionen € im Jahr 2006.



Mit den genannten Neuregelungen des Entflechtungsgesetzes ist der Katalog förderfähiger Vorhaben für Straßenbau- und ÖPNV-Maßnahmen, der bis Ende 2006 für die Landesprogramme nach § 2 GVFG galt, entfallen. Dazu gehörten u. a.

- verkehrswichtige innerörtliche Straßen mit Ausnahme von Anlieger- und Erschließungsstraßen
- verkehrswichtige Zubringerstraßen zum überörtlichen Verkehrsnetz
- verkehrswichtige zwischenörtliche Straßen in strukturschwachen Gebieten
- besondere Fahrspuren für Omnibusse
- der Bau oder Ausbau von Verkehrswegen der Straßenbahnen, Hoch- und Untergrundbahnen, der Bahnen besonderer Bauart sowie der nicht bundeseigenen Eisenbahnen (soweit sie dem ÖPNV dienen und auf besonderem Bahnkörper geführt werden)
- der Bau und Ausbau von zentralen Omnibusbahnhöfen und Haltestelleneinrichtungen
- die Beschaffung von Standard-Linienomnibussen und Standard-Gelenkomnibussen und Schienenfahrzeugen.

Entfallen sind auch die Fördervoraussetzungen nach § 3 GVFG, zu denen u. a. die Vorgaben der Barrierefreiheit und der Anhörung von Interessenvertretern behinderter Menschen gehörten.<sup>5</sup> Demnach war Voraussetzung für die Förderung, dass das Vorhaben

„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 entsprechenden Verbände im Sinne des § 5 des Behindertengleichstellungsgesetzes anzuhören.“

In den meisten Bundesländern wurden mittlerweile auf der Grundlage des Entflechtungsgesetzes landesrechtliche Regelungen geschaffen, die die entfallenen Vorgaben des GVFG für die ehemaligen Landesprogramme ersetzen. Diese länderspezifischen

---

<sup>5</sup> Siehe § 3 Abs. 1 Buchstabe d GVFG.

GVFG-Nachfolgeregelungen als Gesetze, Richtlinien oder Verwaltungsvorschriften orientieren sich in unterschiedlicher Weise an dem o. g. Förderkatalog und den Fördervoraussetzungen. Vorgaben der Barrierefreiheit und der Anhörung der Interessenvertreter behinderter Menschen sind in den meisten länderspezifischen Regelungen enthalten.

Sie sind allerdings nicht mehr Grundlage für eine mögliche Feststellungsklage durch die anerkannten Behindertenverbände. Die Gleichstellungsgesetze der Länder enthalten keine entsprechende Regelung wie die des Behindertengleichstellungsgesetzes (BGG) auf Bundesebene, wonach die Verbandsklage als Feststellungsklage gemäß § 13 Abs. 1 Nr. 2 BGG bei Verstößen gegen die Fördervoraussetzung des § 3 Abs. 1 Buchstabe d GVFG ausdrücklich vorgesehen ist.

Das GVFG-Bundesprogramm, einschließlich der Investitionshilfen für die Deutsche Bahn AG, und das Forschungsprogramm Stadtverkehr werden nach § 3 Abs. 1 Satz 2 EntflechtG und Artikel 125 c Abs. 2 Grundgesetz bis Ende 2019 fortgeführt. Bis dahin behalten die entsprechenden Regelungen des GVFG ihre Gültigkeit, d. h. für das Bundesprogramm gelten auch weiterhin die o. g. Fördervoraussetzungen nach § 3 GVFG.



## Baden-Württemberg

Eine landesgesetzliche Nachfolgeregelung für das GVFG über Finanzhilfen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden ist in Vorbereitung. Hierzu sollen auch neue Verwaltungsvorschriften erlassen werden. Die Vorgaben zur Barrierefreiheit und zum Anhörungsrecht der Interessenvertreter behinderter Menschen sollen in enger Anlehnung an die Regelungen des alten GVFG aufgenommen werden.

Zurzeit gelten noch die folgenden Regelungen:

### **Verwaltungsvorschrift des Innenministeriums und des Finanzministeriums zur Durchführung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (VwV-GVFG) in der Fassung der gemeinsamen Verwaltungsvorschrift des Innenministeriums und des Finanzministeriums für Investitionen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden nach dem Entflechtungsgesetz (VwV-EntflechtG)**

Diese Verwaltungsvorschrift, die in der gültigen Fassung am 4. April 2007 in Kraft trat, regelt die Förderung von Vorhaben im Rahmen des kommunalen Straßenbaus sowie von Verkehrswegen und Anlagen des ÖPNV. Die Förderung erfolgt aus Mitteln nach dem Entflechtungsgesetz, nach dem Finanzausgleichsgesetz des Landes und aus weiteren Quellen. Die Auflistung der zuwendungsfähigen Maßnahmen ist mit der des § 2 GVFG (alt) identisch, mit Ausnahme der Fahrzeugbeschaffung, die nicht aufgenommen wurde.

Die Höhe der Förderung beträgt in der Regel bis zu 75 % der förderfähigen Kosten. Die Bewilligungsbehörde für Vorhaben des Straßenbaus bis zu 5 Millionen € ist das Regierungspräsidium und für Vorhaben über 5 Millionen € das Innenministerium. Für Vorhaben des öffentlichen Personennahverkehrs bis zu 2,5 Millionen € ist die Bewilligungsbehörde mit wenigen Ausnahmen das Regierungspräsidium, für Vorhaben mit größerem Finanzvolumen und für Haltestellen an Schienenstrecken das Innenministerium.

### **Barrierefreiheit**

Als Fördervoraussetzung nach Nr. 5.1 dieser Verwaltungsvorschrift gilt grundsätzlich:

„Zuwendungen werden nur unter den Voraussetzungen des § 3 GVFG (alt) gewährt.“

Danach sind die Anforderungen der Barrierefreiheit und die Anhörung von Behindertenbeauftragten, -beiräten oder -verbänden bei der Vorhabenplanung entsprechend § 3 Nr. 1 Buchstabe d GVFG verpflichtend.

### **Verwaltungsvorschrift des Ministeriums für Umwelt und Verkehr zur Gewährung von Zuwendungen für die Beschaffung von Fahrzeugen nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz/Regionalisierungsgesetz (VwV-Fahrzeuge)**

Diese Verwaltungsvorschrift vom 5. April 2002<sup>6</sup> regelt die Förderung von Standardlinienbussen und von Schienenfahrzeugen einschließlich Straßenbahnen. Die Förderung erfolgt aus Mitteln nach dem Entflechtungsgesetz, dem Regionalisierungsgesetz und aus anderen Quellen. Die Höhe der Zuwendung beträgt in der Regel bis zu 50 % der förderfähigen Kosten. Ausnahmen sind u. a. Busse mit Niederflurtechnik und Schienenfahrzeuge, die auch höher bezuschusst werden können. Die Landeskreditbank Baden-Württemberg ist die Bewilligungsstelle für die Busförderung, die Bewilligungsbehörde für die Schienenfahrzeugförderung ist das Innenministerium. Die Busförderung wird jährlich durch ein sogenanntes Busprogramm neu aufgelegt. Es regelt die Förderbedingungen und die Förderhöhe jährlich neu.

#### **Barrierefreiheit**

Als Fördervoraussetzung ist weder die Vorgabe der Barrierefreiheit noch die Anhörung von Interessenvertretern behinderter Menschen aufgeführt. In der VwV-Fahrzeuge unter Nr. 2. „Rechtsgrundlagen“ heißt es lediglich, dass Zuwendungen u. a. nach Maßgabe des GVFG in der jeweils geltenden Fassung gewährt werden.

Eine Rechtsgrundlage für Barrierefreiheit bietet § 4 Abs. 8 des Baden-Württembergischen Gesetzes über die Planung, Organisation und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNVG). Danach sollen die Belange von Personen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind, bei der Planung und Gestaltung von Fahrzeugen berücksichtigt werden. Außerdem soll der barrierefreie Zugang und in geeigneten Fällen die Beförderung in behindertengerecht ausgerüsteten Fahrzeugen vorgesehen werden. Auf der Grundlage von § 12 (Klagerecht) und § 6 (Benachteiligungsverbot für öffentliche Stellen) des Landes-Behindertengleichstellungsgesetzes können anerkannte Behindertenverbände bei Verstößen gegen die genannten Vorgaben des ÖPNVG eine Feststellungsklage erheben.

---

6 Az. 32-3894.3/190

## Bayern

### **Gesetz über Zuwendungen des Freistaates Bayern zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (BayGVFG)**

Das BayGVFG, das am 1. Januar 2007 in Kraft trat, regelt die Förderung von Investitionen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden. Das Gesetz ist nicht befristet, weil davon ausgegangen wird, dass die Aufgaben im ÖPNV und beim kommunalen Verkehrswegebau in vergleichbarer Größenordnung auch nach 2013<sup>7</sup> anfallen und kostenmäßig abgedeckt werden müssen.

Struktur und Inhalte des BayGVFG sind eng an die ehemaligen GVFG-Regelungen auf Bundesebene angelehnt. Dies gilt sowohl für die förderfähigen Vorhaben, die Förder Voraussetzungen wie auch für das Förderverfahren. Die förderfähigen Vorhaben sind um alle so genannten verkehrswichtigen zwischenörtlichen Straßen ergänzt worden, die im GVFG (alt) auf entsprechende Straßenbauvorhaben in strukturschwachen Gebieten beschränkt waren. Die maximale Höhe der Förderung beträgt 80 %, im Unterschied zum GVFG (alt), in dem der Fördersatz auf höchstens 75 % beschränkt war.

#### **Barrierefreiheit**

Nach Art. 3 Abs. 1 Buchstabe e BayGVFG gilt als Fördervoraussetzung, dass das Vorhaben

„Belange von Menschen mit Behinderungen oder Mobilitätseinschränkungen berücksichtigt und den Anforderungen der Barrierefreiheit möglichst weit reichend entspricht; bei der Vorhabenplanung sind die zuständigen Beauftragten für Belange von Menschen mit Behinderung nach Art. 18 des Bayerischen Behindertengleichstellungsgesetzes anzuhören; verfügt eine Gebietskörperschaft nicht über Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte sind stattdessen die entsprechenden Verbände im Sinn des § 13 Abs. 3 des Behindertengleichstellungsgesetzes anzuhören.“

Der hier angeführte Art. 18 des Bayerischen Behindertengleichstellungsgesetzes (BayBGG) schreibt in einer Soll-Bestimmung die Bestellung von Beauftragten für die

<sup>7</sup> Die garantierte Höhe der nach dem Entflechtungsgesetz gezahlten Bundesmittel von ca. 196 Millionen € jährlich für Bayern gilt nur bis Ende 2013. Es wird allerdings erwartet, dass auch die bis dahin erfolgte Revision der Zahlungen einen gleich hohen Mittelbedarf aufzeigt.

Belange von Menschen mit Behinderung durch die Bezirke, Landkreise und kreisfreien Gemeinden vor. Die Behindertenbeauftragten sollen zur Beratung in Fragen der Behindertenpolitik tätig werden, um die Gleichstellung von Menschen mit Behinderung zu verwirklichen.

Nach Art. 5 BayGVFG müssen als Grundlage zur Förderung Programme aufgestellt werden, die jährlich fortzuschreiben sind. Damit ein Vorhaben überhaupt in ein Programm aufgenommen werden kann, ist nachzuweisen, dass die Fördervoraussetzungen nach Art. 3 erfüllt sind oder zum Zeitpunkt der Förderung vorliegen. Der geforderte Nachweis bezieht sich also auch auf die Vorgabe der Barrierefreiheit und der Anhörung von Behindertenbeauftragten bzw. -beiräten oder -verbänden.

Weitere Rechtsgrundlagen zur Einhaltung der Barrierefreiheit enthalten das Bayerische Straßen- und Wegegesetz<sup>8</sup> und das Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern<sup>9</sup>. Anerkannte Behindertenverbände haben darüber hinaus nach Art. 16 Abs. 1 BayBGG das Recht der Klage auf Feststellung eines Verstoßes gegen die Vorschriften zur Barrierefreiheit dieser beiden Gesetze.

### **Richtlinien für die Zuwendung des Freistaates Bayern zu Straßen- und Brückenbauvorhaben kommunaler Baulastträger (RZStra)**

Die RZStra vom 12. Januar 2007 regeln die Förderung des kommunalen Straßenbaus sowohl aus Mitteln des BayGVFG als auch des Finanzausgleichsgesetzes (FAG)<sup>10</sup>. Mittel nach dem FAG können für einen erweiterten Bereich zur Verfügung gestellt werden, insbesondere für Straßenbauvorhaben, die von der Verkehrswichtigkeit nicht so hoch angesiedelt sein müssen wie nach BayGVFG. Grundsätzlich ist eine Förderung aus dem einen oder anderen Fördertopf möglich wie auch aus beiden gemeinsam.

#### **Barrierefreiheit**

Die Fördervoraussetzung der Barrierefreiheit und der Anhörung von Vertretern behinderter Menschen ist in den RZStra (unter 4.2, vierter Spiegelstrich) wortgleich wie im Art. 3 Abs. 1 Buchstabe e BayGVFG aufgenommen. Sie gilt für alle nach dieser Richtlinie beantragten Mittel, auch für Vorhaben, die nur aus FAG-Mitteln gefördert werden sollen.

---

<sup>8</sup> Siehe Art. 9 Abs. 1 Satz 4 und 5

<sup>9</sup> Siehe Art. 4 Abs. 3 Satz 2 – 5

<sup>10</sup> Gesetz über den Finanzausgleich zwischen Staat, Gemeinden und Gemeindeverbänden in der Fassung der Bekanntmachung vom 2. Juli 2008













## **Richtlinie des Ministeriums für Infrastruktur und Raumordnung zur Förderung von Investitionen für den Öffentlichen Personennahverkehr im Land Brandenburg (Rili ÖPNV-Invest)**

Mit der Rili ÖPNV-Invest, gültig vom 1. Januar 2007 bis zum 31. Dezember 2011, regelt das Land Brandenburg die Gewährung von Zuwendungen für Investitionsvorhaben für den ÖPNV aus Mitteln nach dem Entflechtungsgesetz. Für einzelne Regionen des Landes stehen auch Mittel aus dem Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) zur Verfügung.

Gefördert werden u. a. Verkehrswege der Eisenbahnen und Straßenbahnen, Zugangs- und Verknüpfungspunkte des ÖPNV sowie fahrgastbezogene Informations- und Betriebssysteme. Fahrzeuge sind nicht Gegenstand der Förderung. Für Vorhaben der Eisenbahninfrastruktur betragen die Zuwendungen bis zu 90 %, für die übrigen Maßnahmen bis zu 75 % und für Planungsleistungen bis zu 50 %. Die zuständige Prüf- und Bewilligungsbehörde ist das Landesamt für Bauen und Verkehr und bei der Einbeziehung von EFRE-Mitteln die Investitionsbank des Landes Brandenburg.

### **Barrierefreiheit**

Als Zuwendungsvoraussetzung gilt, dass bei der Maßnahme die spezifischen Belange von Frauen und Männern, Menschen mit Behinderungen, Familien mit Kindern und Senioren bei der Planung und Gestaltung der ÖPNV-Infrastruktur berücksichtigt werden<sup>15</sup>. Für die Verwendung von EFRE-Mitteln wird ausdrücklich auf die Beachtung des barrierefreien Zugangs hingewiesen<sup>16</sup>. In der Anlage 1, in der zuwendungsfähige Ausgaben näher erläutert werden, werden im Abschnitt „Behindertengerechte Baumaßnahmen“ konkret Ausgaben für Rampen an Zugangsstellen des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) als grundsätzlich förderfähig genannt. Darüber hinaus können neben Fahrtreppen auch Aufzüge zuwendungsfähig sein – auch für die Nachrüstung – in der Regel aber bei mehr als 1000 Ein- und Aussteigern pro Tag. Außerdem ist das nachträgliche Versehen mit sogenannten Blindenleitstreifen, auch im engeren Einzugsbereich von SPNV-Zugangsstellen, insbesondere von Zugängen zu unterirdischen Verkehrsanlagen, förderfähig.

In der Regel ist ein Zuwendungsbedarf vom Vorhabenträger für die Aufnahme in ein mittelfristiges, fünfjähriges ÖPNV-Programm anzumelden. Wird die Aufnahme bestätigt, kann bis zum 31. März des dem Maßnahmebeginn vorangehenden Jahres der Antrag auf Aufnahme in das ÖPNV-Jahresprogramm gestellt werden. Im Antragsfor-

---

15 Rili ÖPNV-Invest Nr. 4.4

16 Rili ÖPNV-Invest Nr. 7.8.1

mular wird abgefragt, ob die spezifischen Bedürfnisse u. a. von Menschen mit Behinderungen, Familien mit Kindern und Senioren berücksichtigt werden. Zur geplanten Barrierefreiheit müssen Detailzeichnungen beigefügt werden, sofern sie als besondere Anforderung erforderlich ist. Dem Antrag ist außerdem die Stellungnahme des zuständigen Behindertenbeauftragten oder Behindertenverbandes beizufügen<sup>17</sup>.

---

17 Siehe Rili ÖPNV-Invest Nr. 7.1 – 7.4



## Bremen

Die Verwendung der Mittel nach dem Entflechtungsgesetz erfolgt in Bremen in enger Anlehnung an die Vorgaben des GVFG (alt). Dies gilt für die zuwendungsfähigen Vorhaben, die Fördervoraussetzungen und das Förderverfahren. Vorhabenträger sind die Stadtgemeinden Bremen und Bremerhaven sowie die für den ÖPNV zuständigen Unternehmen. Die zuständige Bewilligungsbehörde ist die Oberste Landesstraßenbaubehörde beim Senator für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa. Als Nachfolgeregelung zum GVFG (alt) ist ein Gesetzentwurf erarbeitet worden, der im Jahr 2010 von der Bremischen Bürgerschaft (Landtag) verabschiedet werden soll.

### Barrierefreiheit

Für die Herstellung der Barrierefreiheit in den Bereichen Straßenbau, ÖPNV-Infrastruktur und Fahrzeuggestaltung gelten folgende Rechtsgrundlagen:

#### **Richtlinie der Freien Hansestadt Bremen zur barrierefreien Gestaltung baulicher Anlagen des öffentlichen Verkehrsraums, öffentlicher Grünanlagen und öffentlicher Spiel- und Sportstätten**

Diese Richtlinie, veröffentlicht am 24. November 2008, gilt für bauliche Anlagen in der Erhaltungslast des Landes und der Stadtgemeinde Bremen, die nicht im Anwendungsbereich der Bremischen Landesbauordnung liegen und die nach § 8 Abs. 2 des Bremischen Gesetzes zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderung und zur Änderung anderer Gesetze (BremBGG) barrierefrei zu gestalten sind.<sup>18</sup> Hier ist die Barrierefreiheit nach Maßgabe der einschlägigen Rechtsvorschriften für sonstige bauliche Anlagen oder andere Anlagen des Landes und der Stadtgemeinden, öffentliche Wege, Plätze und Straßen sowie öffentlich zugängliche Verkehrsanlagen und Beförderungsmittel im öffentlichen Personennahverkehr vorgeschrieben.

Neben allgemeinen Anforderungen der Barrierefreiheit, die sich auch auf die Belange sehbehinderter und blinder Menschen beziehen, enthält die Richtlinie detaillierte Vorgaben u. a. für Gehwege, Querungsanlagen, Plätze, Haltestellenbereiche des ÖPNV, Lichtsignalanlagen, Behindertenparkplätze und Taxistände.

<sup>18</sup> Siehe Nr. 1 der Richtlinie der Freien Hansestadt Bremen zur barrierefreien Gestaltung baulicher Anlagen des öffentlichen Verkehrsraums, öffentlicher Grünanlagen und öffentlicher Spiel- und Sportstätten





## Hamburg

Die Mittel, die Hamburg nach dem Entflechtungsgesetz für Investitionen für die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden zur Verfügung stehen, werden zum Großteil (ca. 75 %) für Vorhaben des Öffentlichen Personennahverkehrs eingesetzt<sup>21</sup>. Mit dem Rest werden durch pauschale Zuwendungen Maßnahmen des kommunalen Straßenbaus gefördert. Zu den zuwendungsfähigen ÖPNV-Vorhaben gehören u. a. die Beschaffung schienengebundener Fahrzeuge, Investitionen für die U-Bahn-Verkehrswegeführung und der Bau von Bushaltestellen einschließlich zentraler Omnibusbahnhöfe. Eine Busförderung findet nicht statt.

Für alle Vorhaben, die mit Mitteln nach dem Entflechtungsgesetz gefördert werden, ist das Amt für Verkehr und Straßenwesen der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt zuständig.

Eine öffentlich zugängliche Nachfolgeregelung zum GVFG (alt), etwa in Form einer Richtlinie oder Verwaltungsvorschrift, gibt es in Hamburg nicht.

### Barrierefreiheit

Die Berücksichtigung der Barrierefreiheit wird seit Jahren durch ein nicht formal geregeltes Verfahren realisiert, das sich nach Aussage der Abteilung ÖPNV des Amtes für Verkehr und Straßenwesen bewährt hat. Vertreter des Verkehrsverbundes (HVV), der Verkehrsunternehmen, der Behindertenverbände, der betroffenen Behörden und des/der Senatsbeauftragten für die Gleichstellung behinderter Menschen (Gleichstellungsbeauftragte/r) treffen sich regelmäßig, um alle Fragen zu erörtern, die im Zusammenhang mit den Belangen mobilitätseingeschränkter Menschen und dem ÖPNV stehen. Unabhängig davon, um welche Finanzierungsquelle es sich bei geplanten Vorhaben handelt, werden dabei z. B. auch Prioritätsempfehlungen für den barrierefreien Ausbau von Haltestellen gemeinsam entwickelt und Änderungsbedarfe an bestehenden Infrastrukturen und Fahrzeugen diskutiert. Die oder der Behindertenbeauftragte (Gleichstellungsbeauftragte) wird ebenfalls unabhängig von der Finanzierungsart von Vorhaben einbezogen und nimmt auch Stellung zu größeren Vorhaben wie z. B. der Stadtbahn.

Eine Rechtsgrundlage für die Barrierefreiheit bietet das Hamburgische Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (HmbGGbM). Hier heißt es im § 7 Abs. 2 HmbGGbM zur Barrierefreiheit in den Bereichen Bauen und Verkehr, dass sonstige

<sup>21</sup> Siehe Haushaltsplan 2007/2008 und 2009/2010 (Einzelplan 6) der Freien und Hansestadt Hamburg

bauliche oder andere Anlagen der Träger öffentlicher Gewalt und öffentliche Wege barrierefrei zu gestalten sind.



- im Leitfaden – Unbehinderte Mobilität<sup>23</sup>, der u. a. als Richtschnur zur Plangenehmigung und Mittelvergabe eingeführt ist, die Barrierefreiheit von vielfältigen Straßenraumsituationen unter besonderer Berücksichtigung von sehbehinderten und blinden Verkehrsteilnehmern
- im Informationsblatt zur Förderung von Haltestellen<sup>24</sup> die Barrierefreiheit von Zuwegungen, Warteflächen und in Form von sogenannten Blindenleitsystemen, etc.

In einer Allgemeinverfügung des HLSV vom 16. Juli 2007 wird bekannt gegeben, dass die Hessische Landesregierung die Fördervoraussetzungen der Barrierefreiheit und der Anhörung vom Vertretern behinderter Menschen nach § 3 Nr. 1 Buchstabe d GVFG (alt) unverändert beibehält. Es wird weiterhin darauf verwiesen, dass Vorhaben der Verkehrsinfrastrukturförderung – einschließlich innerörtlicher Baumaßnahmen – im Rahmen der Antragsprüfung fachtechnisch zu prüfen sind und zu dokumentieren ist, ob und inwieweit sie den Anforderungen der Barrierefreiheit entsprechen. Im Übrigen bleiben die Zuwendungsempfänger verpflichtet, ihren Anträgen die Stellungnahmen der Behindertenbeauftragten bzw. -beiräte oder -verbände beizufügen.

---

23 Siehe unter <http://www.verkehr.hessen.de> > Wir über uns > Planen und bauen > Unbehinderte Mobilität

24 Siehe unter <http://www.verkehr.hessen.de> > Dienststellen > HLSV > Aufgaben > Förderung Verkehrsinfrastruktur > Haltestelleninfoblatt

## Mecklenburg-Vorpommern

### **Richtlinie für die Gewährung von Zuwendungen für Maßnahmen im Bereich des kommunalen Straßenbaus in Mecklenburg-Vorpommern aus den Kompensationsmitteln des Bundes nach dem Entflechtungsgesetz (KommStrabauRL M-V)**

Mit dieser Verwaltungsvorschrift vom 2. Juni 2008, die bis zum 31. Dezember 2013 gültig ist, werden Zuwendungen aus Mitteln nach dem Entflechtungsgesetz des Bundes für Maßnahmen des kommunalen Straßenbaus geregelt. Die Fördergegenstände entsprechen weitgehend denen des ehemaligen GVFG-Länderprogramms. Die Höhe der Förderung beträgt bis zu 75 % der förderfähigen Ausgaben. Die Bewilligungsbehörden sind die Straßenbauämter Güstrow, Neustrelitz, Schwerin und Stralsund. Bei Vorhaben von über 2,5 Millionen € muss das Ministerium für Verkehr, Bau und Landesentwicklung ausdrücklich zustimmen.

#### **Barrierefreiheit**

Als Fördervoraussetzung nach Nr. 4.1 Buchstabe d gilt, dass

„... das Vorhaben die Belange von Menschen mit Behinderungen und anderen Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigungen berücksichtigt und den Anforderungen der Barrierefreiheit möglichst weitgehend entspricht.“

Schon bei der Anmeldung in das Fünfjahresprogramm, das von den Bewilligungsbehörden erarbeitet wird und dem zuständigen Ministerium vorzulegen ist, muss der Vorhabenträger beschreiben, dass die o. g. Fördervoraussetzung erfüllt ist bzw. spätestens zum Zeitpunkt der Förderung erfüllt wird. Die Anmeldung für dieses jährlich fortzuschreibende Programm muss spätestens bis zum 31. Januar des dem Baubeginn vorhergehenden Jahres erfolgen.<sup>25</sup> Dem Antrag, der bis zum 31. Juli des dem Baubeginn vorhergehenden Jahres zu stellen ist, muss eine sogenannte Erklärung der Barrierefreiheit<sup>26</sup> beigefügt werden. Hierin versichert der Antragsteller, dass

- das Vorhaben der o. g. Fördervoraussetzung entspricht,
- die zuständigen Behindertenbeauftragten oder Behindertenbeiräte bzw. die rechtsfähigen Organisationen von Menschen mit Behinderungen nach § 10 Landesgleichstellungsgesetz angehört wurden.

<sup>25</sup> Siehe Nr. 7.1 der KommStrabauRL M-V

<sup>26</sup> Anlagen 3 und 5 (Die Anlagen sind Bestandteil der KommStrabauRL M-V)

Die durch Richtlinien geregelten Förderungen von ÖPNV-Infrastrukturmaßnahmen und von ÖPNV-Fahrzeugbeschaffungen werden zurzeit aktualisiert. In diese Vorschriften werden nach Aussage des zuständigen Ministeriums die Fördervoraussetzungen der Barrierefreiheit und die Anhörung der Vertreter behinderter Menschen aufgenommen. Noch gelten die beiden folgenden Regelungen:

### **Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen für Investitionen zur Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) im Land Mecklenburg-Vorpommern (InvestÖPNVRL)**

Nach dieser Richtlinie, die seit dem 20. Dezember 1996 in Kraft ist, werden u. a. Maßnahmen im Zusammenhang mit Investitionen für Schienenfahrwege der Eisenbahnen und Straßenbahnen sowie Fahrgastanlagen und deren Ausrüstungen gefördert. Die Mittel werden u. a. auf der Grundlage des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Mecklenburg-Vorpommern (ÖPNVG M-V) gewährt. Die Höhe der Zuwendung beträgt in der Regel bis zu 75 %. Die Bewilligungsbehörde ist das Ministerium für Verkehr, Bau und Landesentwicklung.

### **Barrierefreiheit**

Weder die Vorgabe der Barrierefreiheit noch die der Anhörung von Interessenvertretern behinderter Menschen gehören zu den Fördervoraussetzungen der InvestÖPNVRL.

Eine rechtliche Grundlage für die Herstellung der Barrierefreiheit bietet jedoch § 2 Abs. 6 ÖPNVG M-V. Danach sind bei der Planung und Gestaltung der Verkehrsinfrastruktur und der Angebote des ÖPNV die spezifischen Belange insbesondere von Personen mit Mobilitätseinschränkungen zu berücksichtigen.

Außerdem sind nach § 8 Abs. 2 des Landesbehindertengleichstellungsgesetzes (LBGG M-V) öffentlich zugängliche Verkehrsanlagen nach Maßgabe der einschlägigen Rechtsvorschriften barrierefrei zu gestalten. Bei Verstößen gegen diese Verpflichtung zur Herstellung der Barrierefreiheit durch Verwaltungen des Landes und der kommunalen Körperschaften sowie der ihnen unterstehenden Körperschaften<sup>27</sup> können anerkannte Behindertenverbände nach § 15 Abs. 1 LBGG M-V eine Feststellungsklage erwirken. Zu den dazu berechtigten Organisationen gehören die nach § 13 Behindertengleichstellungsgesetz anerkannten Organisationen, deren mecklenburg-vorpommerschen Landesverbände oder ein nach Abs. 5 LBGG M-V anerkannter Verband.

---

<sup>27</sup> Siehe § 2 Abs. 1 LBGGM-V

## **Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen für die Neubeschaffung und die Modernisierung von Fahrzeugen des ÖPNV in Mecklenburg-Vorpommern (NeubeschModRL)**

Diese Richtlinie vom 25. Februar 1998 regelt die Förderung von Triebfahrzeugen, Reisezugwagen, Straßenbahnfahrzeugen und Omnibussen aus verschiedenen Quellen, mittlerweile auch aus Mitteln nach dem Entflechtungsgesetz. Die Höhe der Zuwendung beträgt in der Regel bis zu 50 %. Die Bewilligungsbehörde ist das Ministerium für Verkehr, Bau und Landesentwicklung.

### **Barrierefreiheit**

Als Fördervoraussetzungen sind die Barrierefreiheit und die Anhörung der Interessenvertreter behinderter Menschen in der NeubeschModRL nicht aufgeführt.

Eine rechtliche Grundlage für die Barrierefreiheit beinhaltet jedoch § 2 Abs. 6 des ÖPNVG M-V, wonach neu in Dienst gestellte Fahrzeuge im Rahmen der technischen Möglichkeiten barrierefrei zugänglich und ausgestattet sein sollen. Vorhandene Fahrzeuge sollen im Rahmen der technischen und wirtschaftlichen Möglichkeiten sowie der verfügbaren Mittel barrierefrei gestaltet werden.

Das LBGG M-V bestimmt in § 8 Abs. 2, dass Beförderungsmittel im öffentlichen Personennahverkehr nach Maßgabe der einschlägigen Rechtsvorschriften barrierefrei zu gestalten sind. Bei Verstößen gegen diese Bestimmung ist eine Feststellungsklage der anerkannten Verbände behinderter Menschen wie o. a. möglich.







Zuwendungsgeber werden aufgefordert, Maßnahmen vorrangig zu fördern, die den besonderen Bedürfnissen dieser Nutzergruppen entsprechen.“

Nach § 7 Abs. 2 Niedersächsisches Behindertengleichstellungsgesetz (NBGG) gilt, dass öffentliche bauliche oder andere Anlagen, öffentliche Wege, Plätze und Straßen sowie öffentlich zugängliche Verkehrsanlagen und Verkehrsmittel im öffentlichen Personenverkehr barrierefrei zu gestalten sind, soweit dies durch Rechtsvorschrift vorgegeben ist. Bei Verstößen gegen diese Bestimmung können nach § 13 Abs. 3 Behindertengleichstellungsgesetz (BGG) anerkannte Verbände oder deren niedersächsische Landesverbände eine Feststellungsklage erheben.

## Nordrhein-Westfalen

### Richtlinien zur Förderung des kommunalen Straßen- und Radwegebaus (Förderlinien kommunaler Straßenbau – FöRi-kom-Stra)

Auf der Grundlage dieser Richtlinien, die vom 1. Juli 2009 bis zum 30. Juni 2014 gelten, werden aus Mitteln nach dem Entflechtungsgesetz Vorhaben des kommunalen Straßenbaus gefördert. Zu den Fördergegenständen gehören u. a. verkehrswichtige Straßen, Verkehrsleitsysteme, Radwege und Radverkehrseinrichtungen, Mitfahrer-parkplätze und Maßnahmen zur Sicherheit in Straßentunneln. Die Höhe der Zuwendung beträgt in der Regel höchstens 80 %. Die Bewilligungsbehörden sind die Bezirksregierungen Arnsberg, Detmold, Düsseldorf, Köln und Münster.

#### Barrierefreiheit

Als Fördervoraussetzung nach Nr. 4.1 (2. Spiegelstrich) der Richtlinien gilt, dass ein Vermerk vorliegen muss

„... über die Anhörung der Behindertenbeauftragten oder Behindertenbeiräte bzw. der entsprechenden Verbände im Sinne des § 5 des Behindertengleichstellungsgesetzes und eine Auflistung der Maßnahmen, die zur Erreichung der Barrierefreiheit geplant sind.“

Vor Antragstellung müssen Fördervorhaben ab 200 000 € bei der Bewilligungsbehörde fünf Jahre im Voraus und spätestens am 1. Juni des dem Baubeginn vorhergehenden Jahres für ein (Mehrjahres-)Programm angemeldet werden. Schon bei dieser Anmeldung zur mittelfristigen Programmaufnahme, über die das für Verkehr zuständige Ministerium entscheidet, muss der Vorhabenträger darlegen, dass zum Zeitpunkt der Bewilligung die Fördervoraussetzungen erfüllt sein werden. Bei Antragstellung sind die Fördervoraussetzungen nachzuweisen, deren Erfüllung von der Bewilligungsbehörde geprüft wird.<sup>29</sup>

Vorhaben unter 200 000 € müssen nicht für das Programm angemeldet werden. Im sogenannten einstufigen vereinfachten Förderverfahren muss der Zuwendungsempfänger erst bei der Nachweisführung versichern, dass u. a. die Vorgaben des § 9 Abs. 2 Straßen- und Wegegesetz des Landes Nordrhein-Westfalen (StrWG NRW) einge-

<sup>29</sup> Siehe Nr. 7 der FöRi-kom-Stra



„Die Belange insbesondere von Personen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind, sind im Sinne der Barrierefreiheit nach dem Bundesbehindertengleichstellungsgesetz zu berücksichtigen (§ 2 Abs. 8 ÖPNVG NRW).“

Die Anhörung der zuständigen Behindertenbeauftragten oder Behindertenbeiräte bei der Vorhabenplanung und auch bei wesentlichen Veränderungen der der Maßnahme zugrunde liegenden Planung gehört ebenfalls zu den Fördervoraussetzungen. Wenn Gebietskörperschaften nicht über Behindertenbeauftragte bzw. -beiräte verfügen, sind stattdessen der Landesbehindertenrat und die entsprechenden Verbände im Sinne des § 5 des Behindertengleichstellungsgesetzes anzuhören. Bei der Weitergabe der Mittel durch die drei zentralen Zuwendungsempfänger an Dritte muss sichergestellt werden, dass diese Bestimmung auch dem Dritten auferlegt wird.

Der VRR AöR, der ZV NVR und der ZV NWL verlangen dementsprechend zur Anmeldung von Vorhaben für einen mittelfristigen Maßnahmenkatalog eine Erklärung, dass die Vertreter behinderter Menschen angehört werden sowie eine Darstellung, wie das Vorhaben barrierefrei gestaltet werden soll. Im Antrag auf Förderung muss der Vorhabenträger erklären, dass die Anhörung stattgefunden hat, und die Stellungnahmen der Behindertenvertreter mit unterschriebenen Besprechungsniederschriften beifügen.<sup>33</sup>

Nach § 13 ÖPNVG NRW werden Investitionen im besonderen Landesinteresse gefördert. Zu den Fördergegenständen gehören neben ÖPNV-Infrastrukturmaßnahmen des GVFG-Bundesprogramms u. a. SPNV-Infrastrukturmaßnahmen an Großbahnhöfen (Teile von Verkehrsstationen, die überwiegend dem Nahverkehr dienen), Investitionsmaßnahmen zur Erprobung neuer Technologien im ÖPNV (insbesondere die Infrastruktur und Fahrzeuge betreffend<sup>34</sup>) sowie andere Investitionsmaßnahmen mit besonderem Landesinteresse. Die Bewilligungsbehörden sind, je nach Sitz des Vorhabenträgers (z. B. Gemeinden, Gemeindeverbände, Verkehrsunternehmen oder Eisenbahnen), die drei überörtlichen Zusammenschlüsse der Aufgabenträger.<sup>35</sup>

## Barrierefreiheit

Für Maßnahmen des GVFG-Bundesprogramms gelten die Fördervoraussetzungen nach § 3 Abs. 1 Buchstabe d GVFG<sup>36</sup>. Analog dazu müssen nach den VV-ÖPNVG

<sup>33</sup> Siehe die Weiterleitungsrichtlinie des VRR AöR, die Förderrichtlinie des ZV NVR und die Angaben zur Infrastrukturförderung des NWL unter <http://www.nwl-info.de>

<sup>34</sup> Nach den Hinweisen für die Förderung neuer Technologien im ÖPNV des Ministeriums für Bauen und Verkehr vom 29. August 2008 kann hierdurch auch die Beschaffung neu entwickelter elektronischer Fahrgastinformation und von Kommunikationstechnologien gefördert werden.

<sup>35</sup> Siehe zu § 13 (Investitionen im besonderen Landesinteresse) Nr. 1 bis 7 VV-ÖPNVG NRW, MBI-NRW. Nr. 38, S. 873 - 875

<sup>36</sup> Sind Behindertenbeauftragte oder -beiräte nicht vorhanden, muss neben den nach § 5 BGG aner-

NRW auch bei SPNV-Infrastrukturmaßnahmen an Großbahnhöfen und Investitionsmaßnahmen mit besonderem Landesinteresse

„... die Belange behinderter und anderer Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigungen berücksichtigt ... und den Anforderungen der Barrierefreiheit im Sinne des Bundesbehindertengleichstellungsgesetzes möglichst weitgehend entsprochen werden.“

Die Anhörung der Vertreter behinderter Menschen erfolgt entsprechend der Regelung bei Maßnahmen nach § 12 ÖPNVG NRW (s. o.). Für die Anmeldung von Vorhaben zum jährlichen Förderprogramm und die Beantragung von Mitteln gelten ebenfalls dieselben Vorgaben.

Die Vorgaben der Barrierefreiheit und der Anhörung sind für andere Maßnahmen nach § 13 ÖPNVG NRW, wie z. B. die zur Erprobung neuer Technologien, nicht vorgeschrieben.





Für die Anhörung gilt nach § 3 Abs. 1 Nr. 2 Sätze 2 bis 5:

„Bei der Vorhabenplanung sind die zuständigen Beauftragten oder Beiräte für die Belange behinderter Menschen anzuhören. Verfügt eine Gebietskörperschaft nicht über einer derartige Interessenvertretung, sind bei Vorhaben der Ortsgemeinden die oder der Beauftragte oder der Beirat der Verbandsgemeinde und, wenn auch diese nicht darüber verfügt, die oder der Beauftragte oder der Beirat des Landkreises sowie bei Vorhaben der Verbandsgemeinden und sonstigen kreisangehörigen Gemeinden die oder der Beauftragte oder der Beirat des Landkreises anzuhören, andernfalls die entsprechenden regional tätigen Verbände im Sinne des § 10 Abs. 4 des Landesgesetzes zur Gleichstellung behinderter Menschen. Wird innerhalb eines Monats nach Zugang der Unterlagen über die Anhörung keine Stellungnahme der angehörten Interessenvertretung abgegeben, gilt die Zustimmung zur Vorhabenplanung als erteilt, wenn auf die Folgen des Fristablaufs in der Anhörung hingewiesen wurde. Auf Antrag kann die Frist um einen Monat verlängert werden.“

Zu den geltenden Rechtsvorschriften gehören u. a.:

- das Landesstraßengesetz, nach dem beim Neu- und Ausbau von Straßen eine möglichst weitreichende Barrierefreiheit erreicht werden soll<sup>41</sup>
- das Landesgesetz über den öffentlichen Personennahverkehr, nach dem die Barrierefreiheit für die Verkehrsinfrastruktur, die Fahrzeuge und die Angebotsgestaltung vorgeschrieben ist<sup>42</sup>

Bei der Förderung von Vorhaben mit Mitteln nach dem LVFGKom, dem Landesfinanzausgleichsgesetz und aus anderen Quellen werden zudem zwei Verwaltungsvorschriften des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau angewendet:

**Förderung des kommunalen Straßenbaus (VV-GVFG/LFAG-Stb) vom 20. Juni 2005**  
und

**Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) einschließlich des Schienenpersonennahverkehrs (VV ÖPNV/SPNV) vom 14. Oktober 1994**

### **Barrierefreiheit**

Die Fördervoraussetzungen der Barrierefreiheit und der Anhörung der Interessenvertretungen behinderter Menschen gelten analog dem LVFGKom.

---

41 Siehe § 11 Abs. 3 Landesstraßengesetz

42 Siehe § 3 Abs. 7 Nahverkehrsgesetz

















„Belange behinderter und anderer Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigung berücksichtigt und den Anforderungen der Barrierefreiheit möglichst weitreichend entspricht. Bei der Vorhabenplanung sind die zuständigen Behindertenbeauftragten gemäß § 7a des Behindertengleichstellungsgesetzes ... (des Landes Sachsen-Anhalt – BGStG LSA) ... anzuhören.“

Die entsprechende Bestimmung im BGStG LSA besagt, dass die kreisfreien Städte und die Landkreise zur Verwirklichung der Gleichstellung behinderter Menschen sowie zu ihrer Einbeziehung in kommunale Entscheidungsprozesse einen Behindertenbeauftragten zu bestellen haben. Nach den Hauptsatzungen der Gebietskörperschaften, in denen Näheres zu regeln ist, haben die Behindertenbeauftragten u. a. das Rede-recht in Stadträten bzw. Kreistagen.

Vorhaben, die gefördert werden sollen, müssen über die Bewilligungsbehörde zu einem Fünfjahresprogramm spätestens bis zum 30. April des dem geplanten Beginn vorhergehenden Jahres angemeldet werden. Bedingung für die Aufnahme in das Programm ist, dass die Fördervoraussetzungen nach Nr. 3.1 vorliegen. Die Entscheidung über die Aufnahme trifft das für Verkehr zuständige Ministerium.<sup>51</sup> Im Zuwendungsantrag für Maßnahmen des kommunalen Straßenbaus und des Straßenpersonennahverkehrs muss der Vorhabenträger versichern, dass die VV-EntflechtG/Verkehr verbindlich anerkannt werden.<sup>52</sup> Mit den Anträgen für Vorhaben im Rahmen des SPNV und für andere Maßnahmen, die mit dem SPNV im Zusammenhang stehen (s. o.), ist außerdem eine gesonderte Erklärung zur Barrierefreiheit abzugeben. Hierin muss u. a. die Stellungnahme des Behindertenbeauftragten des Landkreises oder der kreisfreien Stadt beige-fügt werden.<sup>53</sup>

---

51 Siehe Nr. 8 der VV-EntflechtG/Verkehr

52 Siehe Anlage 3 der VV-EntflechtG/Verkehr

53 Siehe unter [www.nasa-netz.de](http://www.nasa-netz.de) > ÖPNV > Förderprogramme





## Barrierefreiheit

Die o. g. Landesverordnung enthält keine Vorgaben zur Barrierefreiheit. Eine entsprechende Rechtsgrundlage enthält jedoch das Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Schleswig-Holstein (ÖPNVG). Nach § 1 Abs. 4 ÖPNVG sind bei der Planung und Gestaltung der Verkehrsinfrastruktur, der Fahrzeuge und des ÖPNV-Angebots besonders die Belange von Kindern, alten Menschen und Personen mit Behinderungen und sonstigen Mobilitätseinschränkungen zu berücksichtigen.

Nach dem Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen in Schleswig-Holstein (LBGG) haben die anerkannten Behindertenverbände das Recht, Klage auf Feststellung eines Verstoßes zu erheben, wenn bei Neubauten sowie großen Um- und Erweiterungsbauten öffentlich zugänglicher Verkehrsanlagen die Belange mobilitätseingeschränkter Personen nicht berücksichtigt wurden.<sup>57</sup>

---

<sup>57</sup> Siehe LBGG § 3 Abs. 1 Nr. 1 in Verbindung mit § 11 Abs. 2



## Thüringen

### **Richtlinie des Freistaats Thüringen zur Förderung des kommunalen Straßenbaus (RL-KSB)**

Mit dieser Richtlinie, die vom 1. Januar 2008 bis zum 31. Dezember 2013 gültig ist, wird die Förderung von Maßnahmen des kommunalen Straßenbaus, die zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden beitragen, mit Mitteln nach dem Entflechtungsgesetz geregelt. Der Förderkatalog der Vorhaben entspricht weitgehend dem des ehemaligen GVFG-Länderprogramms. Im Unterschied dazu sind z. B. zwischenörtliche Straßen (hier: Ortsverbindungstraßen) nicht auf strukturschwache Regionen beschränkt. Neu aufgenommen sind verkehrswichtige selbständig geführte Radverkehrsanlagen und Erhaltungsmaßnahmen von Straßen und anderen Verkehrsanlagen. Die Höhe der Zuwendungen für Vorhaben beträgt maximal 75 %. Die Bewilligungsbehörden sind die Straßenbauämter Mittelthüringen, Nordthüringen, Ostthüringen und Südthüringen.

### **Barrierefreiheit**

Als gesonderte Anforderung der Barrierefreiheit wird in Anlage 2 Nr. 4 der RL-KSB die Ausstattung von Lichtzeitanlagen mit Zusatzeinrichtungen für blinde und sehbehinderte Verkehrsteilnehmer genannt.

Als Fördervoraussetzung nach Nr. 4.8 der Richtlinie gilt, dass

„... die Belange von Menschen mit Behinderungen, alten Menschen und anderen Personen mit Mobilitätsbeeinträchtigungen berücksichtigt werden, indem deren selbstständige Teilhabe am öffentlichen Verkehr durch geeignete Maßnahmen unterstützt wird.“

Dem Antrag auf Gewährung einer Zuwendung ist eine rechtsverbindliche Erklärung beizufügen (Anlage 13 der RL-LSB), die den Passus enthält, dass die zuständigen Behindertenbeauftragten oder Behindertenbeiräte angehört wurden, die Belange von Menschen mit Behinderungen und anderen Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigung berücksichtigt sind und die Planung den Anforderungen der Barrierefreiheit grundsätzlich entspricht. Eine Anhörung der Behindertenverbände für den Fall, dass Behindertenbeauftragte oder -beiräte nicht vorhanden sind, ist nicht vorgesehen.

## **Richtlinie zur Förderung von Investitionen im öffentlichen Personennahverkehr in Thüringen (ÖPNV-Investitionsrichtlinie)**

Diese Richtlinie, die am 1. Februar 2007 in Kraft trat und bis zum 31. Dezember 2013 gültig ist, regelt die Förderung von Infrastrukturmaßnahmen und die Fahrzeugbeschaffung im Rahmen des ÖPNV. Dabei handelt es sich um Mittel nach dem Entflechtungsgesetz, dem Regionalisierungsgesetz und weitere Gelder. Die zuwendungsfähigen Vorhaben sind gegenüber dem GVFG (alt) ergänzt worden, z. B. um Telematikmaßnahmen wie Fahrgastservice und Fahrgastinformationssysteme. Neben der Beschaffung neuer Fahrzeuge ist die Modernisierung vorhandener Straßenbahnfahrzeuge ausdrücklich genannt.<sup>58</sup> Die Höhe der Förderung variiert je nach Maßnahme zwischen bis zu 50 % (z. B. Fahrzeugmodernisierung) und bis zu 75 % (z. B. Schieneninfrastruktur und Verknüpfungspunkte). Für die Busbeschaffung sind Festbeträge vorgesehen.<sup>59</sup> Die zuständige Bewilligungsbehörde ist das Landesamt für Straßenbau.

### **Barrierefreiheit**

Als besondere Anforderungen der Barrierefreiheit werden in Anlage 1 Nr. 3 der Richtlinie entsprechende Zusatzeinrichtungen für Lichtzeitanlagen und Bodenindikatoren für blinde und sehbehinderte Verkehrsteilnehmer genannt. Zur Fahrzeugförderung wird in Anlage 1.3 Nr. 2 eine Mindestausstattung festgelegt. Danach müssen die Fahrzeuge – bei Bussen unabhängig, ob sie im Stadt- oder Regionalverkehr eingesetzt werden – u. a. mindestens einen barrierefreien Einstieg (Niederflur) mit Einstieghilfe aufweisen, eine kontrastreiche und gute ausgeleuchtete Innenraumausstattung haben und mit visuellen, nach außen und innen wirkenden kontrastreichen Fahrgastinformationseinrichtungen ausgestattet sein.

Als Fördervoraussetzungen gelten,

- dass das Vorhaben „die Belange von Menschen mit Behinderungen und anderen Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigung sowie die Anforderungen der Barrierefreiheit berücksichtigt ...“ (Nr. 4.1 der Richtlinie)
- „... dass bei der Vorhabenplanung die zuständigen Beauftragten oder Beiräte für Menschen mit Behinderungen angehört und insbesondere bei der Gestaltung von baulichen Anlagen im öffentlichen Bereich auch bei der weiteren Realisierung des Vorhabens eingebunden werden“ (Nr. 6.2 der Richtlinie).

---

58 Siehe Nr. 2 der ÖPNV-Investitionsrichtlinie

59 Siehe Nr. 5 der ÖPNV-Investitionsrichtlinie





























