

Fragen zur „Vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV“ bis zum 01.01.2022

(§ 8 Absatz 3 PBefG)

Vorbemerkung:

- Die Antworten beruhen auf einem Fragebogen, der den Ländern im Mai 2021 zugesandt wurde. Die Antworten gingen zwischen September und Dezember 2021 im BMDV ein, geben den aktuellen Stand in diesem Zeitraum wieder und stellen eine Momentaufnahme dar.
 - Das Land Rheinland-Pfalz hat den Fragebogen nicht beantwortet.
 - Die Antworten des Landes Baden-Württemberg beruhen auf zwölf (teil-) fortgeschriebenen NVP, die dem Verkehrsministerium in den letzten zwei Jahren zur Stellungnahme vorgelegt wurden.
1. Wurde der Nahverkehrsplan im Zeitraum von 2013 bis 2021 im Hinblick auf die Vorgaben des § 8 Absatz 3 PBefG angepasst? Falls nein, wieso nicht? Wann wurde der Plan zuletzt angepasst oder neu aufgestellt?

Antworten:

BW	Zum Teil erfolgte die Fortschreibung der NVP auch aufgrund der Aktualisierung der Abbildung der Barrierefreiheit.
BY	68 von 99 Aufgabenträgern haben ihren NVP seit 2013 aktualisiert bzw. neugefasst und dabei die Vorgaben berücksichtigt. 25 sind aktuell noch in Überarbeitung, 3 noch nicht. 3 Aufgabenträger haben keinen NVP, 2 planen aber einen 2022 aufzustellen.
BE	Der NVP berücksichtigt die Vorgaben.
BB	Alle Nahverkehrspläne haben die Vorgaben berücksichtigt.
HB	Der NVP berücksichtigt die Vorgaben.
HH	HH hat keinen NVP. Die Vorgaben werden aber durch ein Ersatzpapier erfüllt, das noch final abgestimmt wird.
HE	Alle Nahverkehrspläne haben die Vorgaben berücksichtigt.
MV	Die Mehrzahl der Aufgabenträger hat die Vorgaben berücksichtigt bzw. wird diese bei der Fortschreibung (HRO+LK Rostock) berücksichtigen.
NI	Die meisten Aufgabenträger haben die NVP aktualisiert und die Vorgaben dabei beachtet. Die Anpassungen erfolgten in der Regel zwischen 2019 und 2021.
NW	44 von 53 Aufgabenträgern haben die NVP seit 2013 angepasst. Davon haben 41 die Vorgaben berücksichtigt. Die übrigen werden dies bei der Neuaufstellung nachholen bzw. bemühen sich, die Vorgaben auch ohne NVP umzusetzen.
RP	-
SL	Die Mehrzahl der Aufgabenträger hat die Vorgaben berücksichtigt bzw. werden diese bei der Fortschreibung berücksichtigen.
SN	Alle Nahverkehrspläne haben die Vorgaben berücksichtigt.
ST	Alle Aufgabenträger haben zwischen 2015 und 2021 die NVP neu aufgestellt und darin die Vorgaben berücksichtigt.
SH	Alle Nahverkehrspläne haben die Vorgaben berücksichtigt.
TH	Alle Nahverkehrspläne haben die Vorgaben berücksichtigt.

Fazit: Seit 2013 wurden fast alle NVP neugefasst oder fortgeschrieben. Die Vorgaben des § 8 Abs. 3 PBefG wurden dabei ganz überwiegend berücksichtigt.

2. Wurden alle der folgenden Handlungsfelder bei der Aufstellung der Nahverkehrspläne berücksichtigt:
- Infrastruktur/Haltestellen
 - Fahrzeuge/Fahrzeugausstattung
 - Information/Kommunikation
 - Betrieb/Dienstleistung
- Wenn nein, welche Handlungsfelder wurden nicht berücksichtigt und warum nicht? Bis wann ist eine Berücksichtigung vorgesehen?

Antworten:

BW	Die genannten Handlungsfelder wurden berücksichtigt. Allerdings wurde auf das Handlungsfeld Betrieb/Dienstleistung nicht so eingegangen wie auf die anderen Handlungsfelder.
BY	Die genannten Handlungsfelder wurden in den aktualisierten/neugefassten Plänen berücksichtigt.
BE	Die genannten Handlungsfelder wurden berücksichtigt.
BB	Die genannten Handlungsfelder wurden berücksichtigt.
HB	Die genannten Handlungsfelder wurden berücksichtigt.
HH	Die genannten Handlungsfelder werden berücksichtigt.
HE	Die genannten Handlungsfelder wurden berücksichtigt.
MV	Die genannten Handlungsfelder wurden berücksichtigt.
NI	Die Mehrheit der Aufgabenträger hat alle Handlungsfelder berücksichtigt.
NW	Ein geringer Teil hat nicht alle Handlungsfelder berücksichtigt, da der NVP die Vorgaben nach § 8 Abs. 3 PBefG noch nicht berücksichtigt. Dies soll zeitnah nachgeholt werden.
RP	-
SL	Die genannten Handlungsfelder wurden berücksichtigt.
SN	Die genannten Handlungsfelder wurden berücksichtigt.
ST	Die genannten Handlungsfelder wurden berücksichtigt.
SH	Die genannten Handlungsfelder wurden berücksichtigt.
TH	Die Handlungsfeld Betrieb und Dienstleistung wurde nicht in allen NVP komplett berücksichtigt. Dies soll bei der derzeit laufenden Fortschreibung nachgeholt werden.

Fazit: Die genannten Handlungsfelder wurden ganz überwiegend berücksichtigt. Vereinzelt wurde das Handlungsfeld Betrieb/Dienstleistung etwas vernachlässigt.

3. Gibt es weitere Kriterien, die berücksichtigt wurden? Wenn ja, welche?

Antworten:

BW	Nein
BY	Nein
BE	Nein
BB	Einige Aufgabenträger haben außerdem die Kriterien Zuverlässigkeit/Pünktlichkeit, Anschlusssicherung, Personaleinsatz, Qualitätsmanagement und barrierefreie Zu- und Abgangswege berücksichtigt.
HB	Nein
HH	Zukünftige Form der Zusammenarbeit mit den Behindertenverbänden.
HE	Nein
MV	Bislang nicht. Im LK Vorpommern-Greifswald wurde ein eigenes Haltestellenkonzept/Haltestellenkataster erstellt.

NI	Einige Aufgabenträger haben zudem weitere Kriterien aufgenommen, z. B. Buchungsmöglichkeiten für mobilitätseingeschränkte Personen, Fahrgastbegleitservice, Beschwerdemanagement.
NW	Genannt wurden z. B. Sicherheit, Personal, Sauberkeit, Einsatz mobiler Fahrgastunterstände, Tarifstruktur, grenzüberschreitende Planung.
RP	-
SL	Vereinzelt wurden u. a. auch die Kriterien Umwelt, Tarife, Personal
SN	Vereinzelt wurde auch die Zuwegung zur Haltestelle berücksichtigt.
ST	Nein
SH	Nein
TH	Nein

Fazit: Die in Frage 2 genannten Handlungsfelder decken grundsätzlich alle Teile der Barrierefreiheit ab. Vereinzelt wurden noch weitere Kriterien (Personal, Umwelt, Sicherheit und Sauberkeit) genannt, die sich teilweise aber auch unter die genannten Handlungsfelder subsumieren ließen.

4. Wurde von der Möglichkeit, Ausnahmen von der Frist im Nahverkehrsplan konkret zu benennen (§ 8 Absatz 3 Satz 4 PBefG), Gebrauch gemacht? Falls ja, sind diese Ausnahmen temporär oder dauerhaft? Wie wurden sie begründet (z. B. Finanzen)? Welche Handlungsfelder (z. B. Haltestellen) betrafen sie? (Bitte unterscheiden Sie zwischen temporären und dauerhaften Maßnahmen.)
Bei befristeten Ausnahmen, bis wann wurde die Frist verlängert?

Antworten:

BW	Von der Ausnahmemöglichkeit wurde insbesondere beim Handlungsfeld Haltestellen Gebrauch gemacht. Die NVP enthalten meist detaillierte Erhebungen zum Umsetzungsstand und werden haltestellenscharf begründet. Die Fristen wurden z. B. bei den NVP Göppingen, Ludwigsburg und Böblingen bis zum 01.01.2027 verlängert.
BY	Von der Ausnahmemöglichkeit wurde insbesondere beim Handlungsfeld Haltestellen Gebrauch gemacht.
BE	Der NVP enthält temporäre und dauerhafte Ausnahmen zu allen genannten Handlungsfeldern, die aus technischen, baulichen und/oder wirtschaftlichen Gründen notwendig sind. Dauerhafte Ausnahmen gibt es z. B. bei nur befristet eingerichteten Haltestellen oder historischen Fahrzeugen. Temporäre Ausnahmen gibt es z. B. bei der Nachrüstung von Aufzügen in U-Bahnhöfen, wenn die Planungs- und Bauphase komplex ist. Fristen wurden hier nicht vorgegeben.
BB	Von der Ausnahmemöglichkeit wurde vielfach Gebrauch gemacht. Dauerhafte Ausnahmen betreffen Haltestellen (Gründe: Finanzen, Personal, Unmöglichkeit der baulichen Umsetzung, sehr geringe Frequentierung), temporäre Ausnahmen Fahrzeuge (Fristverlängerung in Abhängigkeit von Ausschreibungs- und Beschaffungsfristen von 2024 bis 2030).
HB	Nein. Die Thematik wird im Rahmen der Fortschreibung des NVP für die Jahre 2023 bis 2027 bearbeitet.
HH	Von der Ausnahmemöglichkeit wird Gebrauch gemacht. Es sollen zunächst Rahmenbedingungen definiert werden und dann zusammen mit den Behindertenverbänden geprüft werden, welche Haltestellen diese erfüllen.
HE	Es wurden sowohl temporäre als auch dauerhafte Ausnahmen bei Bushaltestellen benannt. Hierfür wurden Priorisierungen vorgenommen, auch die örtlichen Gegebenheiten und die Anzahl der Fahrgäste spielten eine Rolle.

MV	Zum Teil wurden bzw. werden Prioritätenlisten oder Nutzwertanalysen erstellt. Diese enthalten sowohl temporäre (z. B. Finanzen und Personal) als auch dauerhafte (z. B. Haltestelle mit sehr geringem Fahrgastwechsel) Ausnahmen.
NI	Teilweise wurden Ausnahmen aufgenommen, z. B. wenn die Finanzmittel für den Ausbau von Haltestellen nicht vorlag.
NW	Von den Ausnahmemöglichkeiten wurde Gebrauch gemacht. Es wurden sowohl temporäre als auch dauerhafte Ausnahmen insbesondere in den Bereichen Haltestellen und Fahrzeuge benannt, die u. a. mit fehlenden Finanzmitteln und Personal, der topografischen Lage, baulicher Unmöglichkeit und der geringen Verkehrsbedeutung bestimmter Haltestellen begründet wurden.
RP	-
SL	In mehreren NVP werden temporäre und dauerhafte Ausnahmen in Bezug auf Haltestellen benannt (Grund: Finanzen und örtliche Gegebenheiten).
SN	Alle Aufgabenträger haben davon aus finanziellen und personellen Gründen, aber auch aufgrund baulicher Gegebenheiten Gebrauch gemacht. Die temporären (ältere Fahrzeuge bis zum turnusmäßigen Austausch, Priorisierung aufgrund eines Haltestellenkatasters) und dauerhaften (vorübergehende Haltestellen, bereits nach früheren Standards barrierefrei angelegte Haltestellen) Ausnahmen betreffen insbesondere Haltestellen und Fahrzeuge.
ST	Alle Aufgabenträger haben davon Gebrauch gemacht. Diese betreffen hauptsächlich Haltestellen, für deren barrierefreien Ausbau bestimmte Prioritätsvorgaben gelten. Dauerhafte Ausnahmen werden benannt bei unverhältnismäßig hohen Kosten, räumlichen Randbedingungen oder geringer Verkehrsbedeutung. Ausnahmen für Fahrzeuge gibt es nur wenige, da diese fast alle dem barrierefreien Standard entsprechen.
SH	Es wurden sowohl temporäre (Priorisierung durch ein Haltestellenkataster, aufgrund begrenzter finanzieller und personeller Kapazitäten) als auch dauerhafte (temporäre Haltestellen, baulicher Unmöglichkeit) Ausnahmen in den NVP benannt.
TH	Von den Ausnahmemöglichkeiten wurde überwiegend Gebrauch gemacht. Es wurden sowohl temporäre als auch dauerhafte Ausnahmen in den Bereichen Haltestellen und Fahrzeuge benannt, die mit fehlenden Finanzmitteln, der topografischen Lage und geringer Verkehrsbedeutung bestimmter Haltestellen begründet wurden. Die verlängerten Fristen reichen von 2023 bis 2030.

Fazit: Die ganz überwiegende Anzahl von NVP hat sowohl temporäre als auch dauerhafte Ausnahmen benannt. Diese betreffen vorwiegend Haltestellen, aber auch Fahrzeuge. Als Grund wurden insbesondere fehlende Finanzmittel und zu wenig Personal sowie die baulichen oder topografischen Gegebenheiten angegeben, die eine barrierefreie Umgestaltung unmöglich mache. Auch eine mangelnde Verkehrsbedeutung der Haltestelle sowie deren nur vorübergehende Einrichtung waren Gründe für Ausnahmen. Hinsichtlich der Haltestellen wurden vielfach Priorisierungen durch Haltestellenkataster vorgenommen. Nicht barrierefreie Fahrzeuge sollen schrittweise in den nächsten Jahren ausgetauscht werden.

- Wie gestaltet sich die Zusammenarbeit mit den Behindertenverbänden, Behindertenbeiräten und Behindertenbeauftragten gemäß § 8 Absatz 3 Satz 6 2. Halbsatz PBefG? Wurden sie beteiligt und wenn ja, wer wurde beteiligt und in welcher Form?

Antworten:

BW	Keine Angabe des Verkehrsministeriums möglich.
----	--

BY	Probleme bei der Beteiligung sind nicht bekannt. Behindertenverbände und -beauftragte werden während des gesamten Aufstellungsprozesses eingebunden.
BE	Die Beteiligung der Behindertenverbände, -beiräte und des Behindertenbeauftragten erfolgte über zwei Nahverkehrsforen sowie zwei gesonderte Workshops zur Barrierefreiheit. Außerdem gab es eine schriftliche Anhörung.
BB	Frühzeitige Einbeziehung des jeweils zuständigen Behindertenbeauftragten bzw. des Behindertenbeirates (Form: Stellungnahmen, Öffentlichkeitsbeteiligung, Nahverkehrsbeiräte, Workshops).
HB	Die Behindertenbeiräte wurden beteiligt. Der ZVBN als Aufgabenträger hat unter intensiver Beteiligung der Behindertenbeiräte und -vertretungen in einem Gutachten die Anforderungen an die vollständige Barrierefreiheit konkretisiert.
HH	Die Beteiligung der Behindertenvertreter und -verbände erfolgte im Rahmen von Arbeitsgruppen mit anschließender schriftlicher Abstimmung der Papiere.
HE	Die Beteiligung der Behindertenverbände, -beiräte und -beauftragten erfolgt im Rahmen der Anhörung.
MV	Einbeziehung des jeweils zuständigen Behindertenbeauftragten bzw. des Behindertenbeirates und der Behindertenverbände bei der Aufstellung des NVP z. B. im Rahmen eines ÖPNV-Beirates.
NI	Die NVP werden unter Beteiligung der Behindertenverbände und -beiräte entwickelt und fortgeschrieben. Teilweise findet auch noch eine direkte Beteiligung beim jeweiligen Haltestellenausbau statt.
NW	Die Beteiligung von Behindertenbeauftragten, Behindertenbeiräten und Behindertenverbänden erfolgt in Form von Arbeitskreisen, Beiratssitzungen, Konferenzen, sowie schriftlichen und digitalen Anhörungen. Ein Aufgabenträger hat die Behindertenverbände nicht beteiligt.
RP	-
SL	Einbeziehung der örtlichen Behindertenvertreter oder eines Sicherheitsbeirates (Völklingen) bei der Aufstellung des NVP (Form: z. B. Stellungnahmen im Anhörungs-/Beteiligungsverfahren, Vorstellung im Behindertenbeirat, Ortstermin).
SN	Die Behindertenbeauftragten, Behindertenbeiräte und Behindertenverbände werden bei der Aufstellung des NVP beteiligt (z. B. bei der Erarbeitung, im Rahmen der Beteiligung Träger öffentlicher Belange).
ST	Einbeziehung des jeweils zuständigen Behindertenbeauftragten bzw. des Behindertenbeirates und der Behindertenverbände bei der Aufstellung der NVP und beim laufenden Umsetzungsprozess, z. B. im Rahmen eines ÖPNV-Beirates.
SH	Behindertenverbände werden im Rahmen des TÖB (Träger öffentlicher Belange)-Verfahrens beteiligt.
TH	Die Zusammenarbeit ist vertrauensvoll. Die Beteiligung erfolgt überwiegend durch Anhörung der Behindertenbeauftragten, Senioren- und Sozialverbänden sowie kommunale Arbeitsgruppen.

Fazit: Die Behindertenbeauftragten, -beiräte und -verbände wurden bis auf ganz wenige Ausnahmen bei der Aufstellung der NVP beteiligt. Neben der obligatorischen schriftlichen oder mündlichen Anhörung im Aufstellungsverfahren, werden sie vielfach aber auch durch spezielle Workshops zur Barrierefreiheit, ständige Gremien und Arbeitsgruppen eingebunden.

- Gab es eine Koordinierung/Hilfestellung (Leitfäden, Arbeitsgruppen usw.) durch die kommunalen Spitzenverbände oder durch die Verkehrsverbände? Falls ja, wie sah die Koordinierung aus?

Antworten:

BW	Keine Angabe des Verkehrsministeriums möglich.
BY	Die Verkehrsverbünde haben die Aufgabenträger durch Leitfäden und Beratung unterstützt.
BE	Nein
BB	Der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg erarbeitet einen „Leitfaden zum Ausbau barrierefreier Haltestellen“. Einige Aufgabenträger haben eigene Leitfäden erstellt.
HB	Nein
HH	Die Leitung und Koordinierung des Prozesses erfolgte durch den Hamburger Verkehrsverbund (HVV).
HE	Zur Haltestellenerhebung und Datenerfassung gab es das DLFI-Handbuch „Barrierefreie Reiseketten in der Fahrgastinformation“. Außerdem wurden als Empfehlung technische ÖPNV-Standards für die Aufgabenträger ausgearbeitet.
MV	Vereinzelt wurde der Leitfaden der BAG-ÖPNV herangezogen oder beauftragte Planungsbüros erstellten spezielle Konzepte für den Aufgabenträger.
NI	Leitfaden der BAG-ÖPNV wurde verwendet. Teilweise Koordinierung in länderübergreifenden Arbeitsgruppen mit dem Hamburger-Verkehrsverbund und dem Zweckverband Bremen-Niedersachsen.
NW	69% der Aufgabenträger haben mit ja geantwortet. Die Koordinierung erfolgte durch Empfehlungen, Hinweise, Leitfaden der BAG-ÖPNV, Arbeitsgruppen, Konferenzen etc.
RP	-
SL	Nein. Vereinzelt wirkte der Zweckverband Personennahverkehr Saarland bei der Aufstellung der NVP mit.
SN	Die BAG-ÖPNV hat den Leitfaden „Vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV“ zur Verfügung gestellt. Ferner gibt es verschiedene Leitfäden, die von den Verkehrsverbänden unter Beteiligung von Behindertenvertretern erarbeitet wurden (z. B. Leitfaden für Barrierefreiheit im MDV, Programm zur Schaffung eines barrierefreien ÖPNV in Chemnitz).
ST	Es wurden Leitfäden verschiedener Organisationen (VDV, BAG ÖPNV, Landkreistag ST, FGSV, Mitteldeutscher Verkehrsverbund) einbezogen. Im Rahmen eines Verkehrsverbundes erfolgt eine Koordinierung über eine AG Barrierefreiheit.
SH	Eine Arbeitsgruppe hat den „Bauleitfaden für den Aus-, Um- und Neubau von barrierefreien Bushaltestellen“ 2018 erstellt. Außerdem hat die NAH.SH GmbH im Jahr 2021 eine „Handreichung Barrierefreiheit für die Aufgabenträger des ÖSPV“ herausgegeben.
TH	Hilfestellung erfolgte durch die BAG-ÖPNV (z. B. Leitfaden „Vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV“) sowie der „Checklisten für Barrierefreiheit“ der Fachhochschule Erfurt.

Fazit: Hilfestellung wurde in vielfältiger Art geleistet. Neben dem mehrfach genannten Leitfaden „Vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV“ der BAG-ÖPNV wurden innerhalb der Verkehrsverbünde (die teilweise eine Koordinierungsfunktion übernommen haben) auch auf andere Empfehlungen und Leitfäden zurückgegriffen oder eigene Konzepte, z. T durch externe Planungsbüros, entwickelt.

7. Wurden auch „situative Barrieren“ (z. B. Funktionsstörungen von Aufzügen und Anzeigetafeln) berücksichtigt? Falls nein, wieso nicht?

Antworten:

BW	Hierzu liegen keine Erkenntnisse vor.
BY	Hierzu liegen keine Erkenntnisse vor.
BE	Diese wurden berücksichtigt und dem Handlungsfeld „Betrieb“ zugeordnet. Vorgaben betreffen z. B. Aufzüge und Rolltreppen oder die notwendige Wegbreite für Rollstühle durch den Winterdienst.

BB	Teilweise wurde der Umgang mit Störungen bei Betriebsabläufen im NVP berücksichtigt. Aufzüge und Fahrtreppen befinden sich ganz überwiegend an und in Bahnhöfen und damit außerhalb der NVP.
HB	Aufzugsstörungen sind in den Stationssteckbriefen des ZVBN dargestellt. Künftig soll dies auch barrierefrei aus der Fahrplanauskunft erkennbar sein. Sonstige Abweichungen (z. B. Streckenführung) werden in der Fahrplanauskunft dargestellt.
HH	Ja
HE	In der „Auskunft Barrierefreier Fahrten“ des Rhein-Main-Verkehrsverbundes ist die Funktionsfähigkeit von Aufzügen verschiedener Verkehrsgesellschaften zu erkennen. Für DB-Aufzüge ist das in Planung. Die Aufnahme von Rolltreppen ist geplant.
MV	Eine Berücksichtigung fand nur vereinzelt statt.
NI	Soweit vorhanden ja.
NW	65% der Aufgabenträger haben mit ja geantwortet. Die Nichtberücksichtigung wurde u.a. mit dem funktionierenden Störungsmanagement und der Notwendigkeit, einzelfallspezifische Maßnahmen zu ergreifen, begründet.
RP	-
SL	Situative Barrieren spielen aufgrund nicht vorhandener bzw. nicht im Verantwortungsbereich der Aufgabenträger liegender Aufzüge eine untergeordnete Rolle. Ausfälle dynamischer Fahrgastinformationssysteme können – soweit überhaupt vorhanden – kurzfristig durch Durchsagen ersetzt werden.
SN	Eine Berücksichtigung fand nur vereinzelt statt. Die Störungsbeseitigung liegt im Interesse der Verkehrsunternehmen, die über entsprechende Rückfallebenen (z. B. Telefon-Hotlines) verfügen, für Aufzüge wird auf die Zuständigkeit der jeweiligen Betreiber verwiesen.
ST	Aufzüge liegen grundsätzlich nicht im Einflussbereich des Landes. Im Übrigen spielen situative Barrieren aufgrund nicht vorhandener Aufzüge und dynamischer Fahrgastinformationssysteme eine untergeordnete Rolle.
SH	„Situative Barrieren“ haben keine große Praxisrelevanz, da überwiegend Busverkehre durchgeführt werden.
TH	Teilweise. Als Grund für die Nichtberücksichtigung wurde vereinzelt die nicht vorhandene Infrastruktur genannt.

Fazit: „Situative Barrieren“ spielen in den NVP nur eine Nebenrolle, da sie insbesondere in ländlichen Gebieten nur eine geringe Praxisrelevanz haben. Vielfach wurde darauf verwiesen, dass die Funktionsfähigkeit der Aufzüge nicht im Einfluss- bzw. Zuständigkeitsbereich der Länder/Aufgabenträger/Verkehrsunternehmen liege. Außerdem wurde auf die ohnehin im Eigeninteresse liegende Störungsbeseitigung der Verkehrsunternehmen verwiesen.

8. Hat das Land von der Ausnahmemöglichkeit des § 62 Absatz 2 PBefG Gebrauch gemacht?
9. Falls ja, wie lauten die Ausnahmen, wo sind sie geregelt und wie wurden sie begründet (technische oder wirtschaftliche Gründe)?

Antwort:

Kein Land hat bislang von der Ausnahmemöglichkeit des § 62 Abs. 2 PBefG Gebrauch gemacht.

10. Hat das Land, und falls ja mit welchem durchschnittlichen jährlichen Finanzvolumen, ein Förderprogramm zur Herstellung der Barrierefreiheit aufgelegt und welche Elemente werden gefördert?

Antworten:

BW	Der barrierefreie Ausbau von Haltestellen des ÖPNV stellt im Bereich des Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (LGVFG) einen eigenständigen Fördertatbestand dar. Das Finanzvolumen im LGVFG für den Bereich „Infrastruktur ÖPNV“ (z. B. Errichtung von Aufzügen) beträgt 61,6 Mio. Euro im Jahr 2021. Der erhöhte Fördersatz beträgt 75%.
BY	Der barrierefreie Ausbau von Bus- und Straßenbahnhaltestellen wird über das BayGVFG gefördert (Fördersatz 50%). Für die Anschaffung barrierefreier Busse standen jährlich zwischen 30 und 56 Mio. Euro zur Verfügung.
BE	Die barrierefreie Ausgestaltung der Fahrzeuge, Fahrgastinformation und der in der Baulast der BVG liegenden Bahnhöfe und Haltestellen werden über den laufenden Verkehrsvertrag mit der BVG mitfinanziert. Ab 2022 fällt hierunter auch ein Angebot, das den barrierefreien Vor- und Nachlauf zu nicht barrierefreien Haltestellen organisiert. Für Haltestellen in der Baulast der Bezirke können die Straßenämter verschiedene Fördermittel bei der Senatsverwaltung beantragen.
BB	Es wurden in den Jahren 2017 bis 2022 insgesamt 48 Mio. Euro zusätzliche Mittel für die Umsetzung der Barrierefreiheit den Aufgabenträgern zugewiesen. Die Mittel sollen auch über 2022 hinaus verstetigt werden. Ferner können Mittel für die Umsetzung der Barrierefreiheit auf Grundlage der Förderrichtlinie „ÖPNV-Invest“ beantragt werden.
HB	Im Rahmen der Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans wird ein umfangreiches Ausbauprogramm für alle Haltestellen aufgesetzt, das Mittel für Personal und Investitionen über die Jahre erfasst sowie die dauerhafte Etablierung einer Projektstruktur.
HH	Der barrierefreie Ausbau des U-Bahn-Netzes wird seit 2012 durchschnittlich mit 20 Mio. Euro im Jahr gefördert. Der barrierefreie Ausbau von S-Bahn-Haltestellen wird durch HH mitfinanziert. Der barrierefreie Umbau von Bushaltestellen wird in den Jahren 2021 und 2022 mit jeweils 2 Mio. Euro zusätzlich gefördert.
HE	Ein spezielles Förderprogramm für die Barrierefreiheit im ÖPNV gibt es nicht. In der Richtlinie zum Mobilitätsfördergesetz wird die Barrierefreiheit aber als Förderziel genannt.
MV	Es werden mit Mitteln des Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) u. a. der barrierefreie Neu-, Um- und Ausbau von ÖPNV-Haltestellen gefördert. Das Fördervolumen beträgt 65 Mio. Euro.
NI	Ein spezielles Programm zur Förderung der Barrierefreiheit im ÖPNV wurde nicht aufgelegt. Die Infrastruktur im ÖPNV wird von der Landesnahverkehrsgesellschaft (LNVG) in vielfältiger Weise gefördert, u. a. auch die barrierefreie Ausstattung von Haltestellen und Fahrzeugen. Die Mittel stammen aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz und dem Regionalisierungsgesetz. Im Jahr 2021 wurden 324 Projekte zum Ausbau und zur Verbesserung des ÖPNV mit 157 Mio. Euro gefördert. Außerdem wurde 2021 die Anschaffung von 300 barrierefreien Bussen mit 25 Mio. Euro unterstützt.
NW	Es werden gem. § 13 Abs. 1 Nr. 5 ÖPNVG Investitionsmaßnahmen zur barrierefreien Gestaltung von Haltestellen und Fahrzeugen des ÖPNV gefördert. Zwischen 2017 und 2020 konnten so 109 Maßnahmen mit Gesamtkosten von 205,35 Mio. Euro und Zuwendungen von 168,38 Mio. Euro eingeplant werden (42 Mio. Euro pro Jahr). Damit konnten 1700 Haltestellen barrierefrei umgebaut werden. Daneben gibt es seit 2008 150 Mio. Euro Investitionsförderung pro Jahr für die drei Zweckverbände (§ 12 ÖPNVG). Hiermit werden auch Maßnahmen zur Herstellung der Barrierefreiheit finanziert.
RP	-

SL	Seit 2021 können mit der Förderrichtlinie „NMOB Barrierefreiheit“ Gelder zum barrierefreien Aus-, Um- und Neubau von Haltestellen beantragt werden. Zwischen 2016 und 2019 wurde bereits der barrierefreie Ausbau von ca. 700 Haltestellen mit 24 Mio. Euro gefördert.
SN	Nein. Fördermittel im ÖPNV werden nach der Förderrichtlinie „ÖPNV“ aber nur gewährt, wenn die Anforderungen gem. § 4 BGG beachtet werden.
ST	Seit dem Jahr 2017 wird u. a. der barrierefreie Haltestellenausbau gefördert und den Aufgabenträgern entsprechende Mittel zugewiesen. Es stehen hierfür 1 Mio. Euro pro Jahr zur Verfügung. Außerdem gibt es ein Schnittstellenprogramm (2021: 4,7 Mio. Euro), mit dem die Verknüpfung von Verkehrsmitteln verbessert werden soll. Bei entsprechenden Umbauten werden die Belange der Barrierefreiheit umgesetzt.
SH	Nein
TH	Ein spezielles Programm zur Förderung der Barrierefreiheit im ÖPNV wurde nicht aufgelegt. Die Förderung erfolgt im Rahmen der „regulären“ ÖPNV-Investitionsförderung.

Fazit: Die Barrierefreiheit im ÖPNV wird in den allermeisten Ländern finanziell gefördert. Die konkrete Ausgestaltung ist dabei sehr unterschiedlich. Daher ist eine generelle Aussage zum jeweiligen jährlichen Finanzvolumen nicht möglich. Hier muss jedes Förderprogramm für sich betrachtet werden. Die Förderung wird auch nach dem 01.01.2022 fortgeführt.

11. Wie schätzt das Land die weitere Entwicklung des barrierefreien Ausbaus nach 2021 ein? Wird nach Ablauf des Datums das Thema in den Hintergrund treten und sich der Ausbau verlangsamen oder ist mit einer Verstetigung zu rechnen?

Antworten:

BW	Es ist mit einer Verstetigung des Ausbaus zu rechnen. Dafür sprechen die zahlreichen Anmeldungen für Maßnahmen nach dem LGVFG im Bereich ÖPNV im Jahr 2021.
BY	Es ist mit einer Verstetigung des Ausbaus zu rechnen. Der barrierefreie Ausbau von Haltestellen wird auch nach 2021 sehr gut voranschreiten, insbesondere da das Programm „Bayern barrierefrei“ aus dem Jahr 2013 bis 2023 die landesweite Barrierefreiheit vorsieht.
BE	Der barrierefreie Ausbau des ÖPNV wird auch nach 2021 eine hohe Bedeutung haben. Sein Schwerpunkt wird sich auf den barrierefreien Ausbau der Straßenbahn-/Bushaltestellen verlagern. Weiterhin wird die barrierefrei nutzbare Fahrgastinformation zunehmend wichtiger und durch die Digitalisierung mehr Möglichkeiten bieten.
BB	Die Umsetzung der Barrierefreiheit wird als dynamischer Prozess angesehen, der weiter befördert werden muss.
HB	Das Thema wird weiter an Bedeutung und Geschwindigkeit zunehmen.
HH	Der barrierefreie Ausbau des ÖPNV-Netzes wird weiter konsequent vorangetrieben. Der barrierefreie Umbau des U-Bahn-Netzes soll bis 2025 abgeschlossen sein (Ausnahme Haltestelle „Sternschanze“).
HE	Das Thema wird sich weiter verstetigen und weiterhin eine große Rolle spielen.
MV	Das Thema wird weiterhin bedeutsam bleiben. Die vom Land eingerichtete AG „Barrierefreie Verkehrsräume – Design für alle“ wird ihre Arbeit fortsetzen.
NI	Die Herstellung vollständiger Barrierefreiheit wird weiterhin eine große Bedeutung haben und mit großer Priorität vorangetrieben.
NW	Die Kommunen werden auch weiterhin in ihrer Aufgabe, den ÖPNV barrierefrei zu gestalten, unterstützt.
RP	-

SL	Weiterhin wichtiges Thema, das im Verkehrsentwicklungsplan ÖPNV als besonderes Handlungsfeld definiert wurde.
SN	Der barrierefreie Ausbau des Nahverkehrssystems wird sich auch nach 2021 verstetigen und bei ausreichenden Finanzmitteln auch beschleunigen.
ST	Der barrierefreie Ausbau des Nahverkehrssystems wird sich auch nach 2021 verstetigen.
SH	Es wird davon ausgegangen, dass auch nach 2021 der barrierefreie Ausbau von Haltestellen und die Beschaffung von barrierefreien Niederflurbussen von den Aufgabenträgern vorangetrieben wird.
TH	Es wird eingeschätzt, dass der barrierefreie Ausbau im ÖPNV konsequent fortgeführt wird. Die Finanzausstattung der Kommunen müsste aber hierfür verbessert werden.

Fazit: Die Länder sind sich einig, dass die Barrierefreiheit im ÖPNV auch künftig eine wichtige Rolle spielen wird, nicht zuletzt deshalb, weil eine vollständige Barrierefreiheit noch nicht erreicht sei. Die Anstrengungen der Länder werden diesbezüglich fortgeführt.

12. Wie viele Fahrzeuge sind barrierefrei zugänglich (z. B. Niederflurbusse mit Rampen, Niederflurstraßenbahnen, Stadtbahnen in Kombination mit Hochbahnsteigen, ausreichend Sondernutzungsflächen)? (Bitte getrennt ausweisen und ins Verhältnis zur Gesamtflotte setzen.)

Antworten:

BW	Laut den punktuell analysierten NVP werden ausschließlich Niederflur- und Low-Entry-Fahrzeuge eingesetzt. 2021 wurden in BW 402 barrierefreie Busse gefördert. Weitere Zahlen zur Gesamtflotte liegen dem VM nicht vor.
BY	Nach Verbändeangaben sind ca. 94% der im ÖPNV eingesetzten Busse barrierefrei. 2020 wurden 691 barrierefreie Busse gefördert.
BE	Alle im Regelbetrieb eingesetzten ÖPNV-Fahrzeuge sind barrierefrei zugänglich, Ausnahmen sind lediglich eine Fähre und einzelne im Regelbetrieb eingesetzte historische Fahrzeuge.
BB	Bei vier Aufgabenträgern ist der Verkehr mit Bussen zu 100% barrierefrei. Bei Straßenbahnen sind zwischen 33 und 70 % barrierefrei. Im Stadtverkehr werden überwiegend barrierefreie Busse eingesetzt. Im Regional- und Überlandverkehr ist die Anzahl wesentlich geringer und variiert stark.
HB	Die Fahrzeuge des regionalen Busverkehrs sind alle niederflurig mit einer Klapprampe ausgestattet. Niederflur-Straßenbahnen mit Hublift: 120; Niederflur-Busse mit Hublift: 259
HH	Die U-Bahn ist zu 100% barrierefrei. Es werden ausschließlich Niederflurbusse eingesetzt.
HE	Es sind nahezu alle Fahrzeuge barrierefrei. Hochflurbusse kommen – wenn überhaupt – noch in Ausnahmefällen (Verstärkerfahrten, Schulverkehr) zum Einsatz.
MV	In den Städten Schwerin und Rostock sind alle Straßenbahnen und Busse barrierefrei zugänglich. In den ländlich geprägten Regionen beträgt die Quote barrierefreier Fahrzeuge zwischen 62 und 95%.
NI	Eine große Anzahl an Bussen ist bereits barrierefrei. Angeschafft wurden insbesondere Niederflurbusse. Nicht barrierefreie Busse werden zum Großteil 2022/2023 bei der Neubeschaffung ausgetauscht.
NW	Busse: 96%; Straßen- und Stadtbahnen 87%, Schwebbahnen: 100 %
RP	-
SL	Rund 97% der Busse sind barrierefrei.
SN	Straßenbahnen: 450 von 548 sind barrierefrei (82%). Busse: 2455 von 2821 sind barrierefrei (87%).
ST	Busse: 83 bis 100% sind barrierefrei (in den drei Großstädten sind alle Busse barrierefrei)

	Straßenbahnen: 100 % in drei Städten. In Magdeburg: 92%.
SH	2600 Fahrzeuge (95%). Dies restlichen 5% werden in den nächsten Jahren ersetzt.
TH	Von 1689 Bussen sind rund 92,5% barrierefrei. Von 189 Straßenbahnen sind rund 79,8% barrierefrei; drei von fünf Städten haben eine Quote von 100%.

Fazit: Die Quoten der eingesetzten barrierefreien Busse liegen vielerorts weit über 90%. Bei Straßenbahnen liegen die Quoten etwas niedriger.

13. Welche weiteren Ausstattungsmerkmale für die Barrierefreiheit (z. B. Haltestellenanzeigen) weisen die Fahrzeuge auf?

Antworten:

BW	Stadtbahnwagen müssen mindestens 2 Mehrzweckbereiche haben. Außerdem müssen die Fahrzeuge akustische und optische Ankündigungen ermöglichen.
BY	Z. B. optische und akustische Hinweise „Wagen hält“, optische und akustische und Ankündigung der nächsten Haltestelle, ausreichende Anzahl an Haltewunschtasten.
BE	Z. B. akustische und visuelle Haltestellenanzeige, Ausstattung mit Klapprampen zur Überbrückung größerer Spaltmaße, Sitzplätze mit Aufstehhilfe in Türnähe, ein Sitzplatz für Kleinwüchsige, kontrastreiche Innenraumgestaltung,
BB	Audio- und visuelle Ansagen/Anzeigen an Haltestellen und/oder in den Fahrzeugen (2-Sinne-Prinzip). Allgemeine Anforderungen an barrierefreie ÖPNV-Busse (z. B. rutschfeste Bodenbeläge, Sondernutzungsflächen, stufenloser Zugang).
HB	Fahrgastinformation nach dem 2-Sinne-Prinzip (Ansgen und Anzeigen).
HH	Z. B. Haltestellen- und Umleitungsansagen, Haltestellenanzeigen, taktiles Orientierungssystem für blinde Menschen.
HE	Z. B. Haltestellenansage und -anzeige nach dem 2-Sinne-Prinzip, Außenbeleuchtung des Ein- und Ausstiegsbereichs bei geöffneter Tür, erweiterte Mehrzweckbereiche.
MV	Die Straßenbahnen und die allermeisten Bussen sind im Innenraum mit Haltestellenmonitoren ausgestattet, die akustisch und optisch z. B. über Linie, Endziel und die nächste Haltestelle informieren. Allgemeine Anforderungen an barrierefreie ÖPNV-Busse (z. B. rutschfeste Bodenbeläge, Sondernutzungsflächen, stufenloser Zugang).
NI	Z. B. Klapprampen, Haltestellendurchsagen, Fahrzeugmonitore und Rollstuhlplätze.
NW	Z. B. Kontrastfarben im Innenraum, Sondernutzungsfläche, Blindenleitsystem über Blinden-App, Hilferuftaste an der Fahrzeugaußenseite, akustische und visuelle Haltestellenansage bzw. -anzeige, akustisches und optisches Signal nach Betätigung der Haltewunschtaсте.
RP	-
SL	Z. B. Haltestellenansage, Rollstuhlplätze, Haltestangen und Kanten in Signalfarben, hochauflösende Zielmatrix
SN	Z. B. Sondernutzungsfläche, optische und akustische Haltestellenanzeige bzw. -ansage im Fahrzeug, Wechselsprechanlage zwischen Fahrer und Rollstuhlfahrer, spezielle Haltewunschtaсте für Mobilitätseingeschränkte
ST	Alle Fahrzeuge haben visuelle und akustische Haltestellenanzeigen nach dem 2-Sinne-Prinzip. Allgemeine Anforderungen an barrierefreie ÖPNV-Busse (z. B. optische und akustische Türschließwarnung, Sondernutzungsflächen, kontrastreiche Innenausstattung).
SH	Z. B. akustische und optische Haltestelleninformation, Sitze für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste in Türnähe, blendfreier, ausreichend hell beleuchteter sowie kontrastreicher Innenraum.
TH	Haltestellenansagen sowie digitale informationsanlagen in den Fahrzeugen.

Fazit: Grundsätzlich sind alle Fahrzeuge mit visuellen und akustischen Haltestellenanzeigen nach dem 2-Sinne-Prinzip ausgestattet. Ansonsten

entsprechen die typgenehmigten Fahrzeuge den allgemeinen Mindestanforderungen des Anhangs VIII der UNECE-Regelung Nr. 107 (z. B. Stufen, Behindertensitze, Rollstuhlplätze, Kommunikationseinrichtungen, Türöffnungseinrichtungen, Einstiegshilfen). Zum Teil werden weitere Anforderungen genannt, die ÖPNV-Busse erfüllen müssen (z. B. Haltestellenankündigung nach dem 2-Sinne-Prinzip).

14. Wie viele Fahrzeuge sind noch nicht barrierefrei zugänglich und bis wann ist mit ihrem Ersatz durch barrierefreie Fahrzeuge zu rechnen?

Antworten:

BW	Aussagen für das ganze Land sind nicht möglich. Exemplarisch wird aus dem NVP Stuttgart zitiert, wonach ausschließlich Niederflur- oder Low-Entry-Fahrzeuge einzusetzen sind.
BY	Aktuelle Zahlen können im 2. Quartal 2022 vorgelegt werden. Durch die fortgesetzte Förderung ist damit zu rechnen, dass bis Ende 2024 alle Fahrzeuge barrierefrei sind.
BE	Siehe Antwort zu Frage 12, die dort benannten geringfügigen Ausnahmen sind dauerhaft vorgesehen.
BB	Der Austausch der noch nicht vollständig barrierefreien Fahrzeuge ist in den NVP verankert und weit überwiegend von 2022 bis 2026 vorgesehen.
HB	Alle Fahrzeuge sind barrierefrei zugänglich, d. h. sie haben keine Stufen. Im Stadtverkehr haben alle Straßenbahnen und Busse einen Hublift.
HH	Siehe Antwort zu Frage 12.
HE	4
MV	Es wird damit gerechnet, dass bis zum Jahr 2026 alle eingesetzten Busse barrierefrei zugänglich sind.
NI	Siehe Antwort zu Frage 12.
NW	227 Fahrzeuge sind noch nicht barrierefrei. In den nächsten Jahren soll sich die Zahl stetig reduzieren.
RP	-
SL	3%. Bis zum Jahr 2023 sollen alle eingesetzten Fahrzeuge barrierefrei zugänglich sein.
SN	366 Busse (13%). Im nahverkehrsraum Oberelbe wie auch im Landkreis Nordsachsen ist der Austausch noch nicht barrierefreier Fahrzeuge bis 2026 geplant. In Chemnitz, Dresden und Leipzig werden schon heute überwiegend barrierefreie Straßenbahnen eingesetzt. In Plauen, Zwickau und Görlitz dauert der Austausch noch länger.
ST	Insgesamt sind nur noch 80 Busse landesweit nicht barrierefrei zugänglich. Ersatzbeschaffungen sollen bis spätestens 2026 erfolgen.
SH	Siehe Antwort zu Frage 12. Nicht barrierefreie Busse werden nur noch im Schülerverkehr und bei Rufbusangeboten eingesetzt.
TH	127 Busse und 40 Straßenbahnen (siehe Antwort zu Frage 12). Der Austausch ist zwischen 2022 und 2030 vorgesehen.

Fazit: Die Anzahl ist sehr gering (siehe Antworten zu Frage 12). Die noch nicht barrierefrei zugänglichen Busse sollen überwiegend schrittweise bis 2026 ausgetauscht werden. Bei den Straßenbahnen kann dies noch etwas länger dauern.

15. Wie viele Haltestellen sind barrierefrei ausgestaltet (z. B. stufenfreie Haltestellen, angepasste Bahnsteige, angepasste Bussteighöhe, akustische Fahrgastinformation)?

Antworten:

BW	Aussagen für das ganze Land sind nicht möglich. Exemplarisch wird ein Auszug aus dem NVP Stuttgart beigelegt.
----	---

BY	Eine belastbare Aussage ist voraussichtlich erst im Laufe des Jahres 2022 möglich.
BE	U-Bahn: 138 von 175 Bahnhöfen (79%); Straßenbahn: 551 von 803 Haltestellen (69%); Busse: ca. 10% von 6500 Haltestellen.
BB	Ein Haltestellenkataster befindet sich im Aufbau. Derzeit kann noch keine verlässliche Aussage getroffen werden. Es besteht aber hier ein großer Nachholbedarf.
HB	Durch den Einsatz von Hubliften, sind Busse und Bahnen grundsätzlich von allen Haltestellen aus barrierefrei zu erreichen. Ein Ausbauprogramm von 15 Straßenbahn- und 20 Bushaltestellen mit Hochborden (Straßenbahn: 25 cm, Bus: 22 cm) wird derzeit aufgelegt.
HH	76 von 84 U-Bahn-Haltestellen sind barrierefrei ausgebaut. Laut HVV-Haltestellendatenbank sind von insgesamt ca.2100 Bushaltestellen 134 vollständig barrierefrei gemäß zugrundeliegendem Leitfaden und 237 weitgehend barrierefrei ausgebaut.
HE	5406 Haltestellen sind barrierefrei.
MV	Schwerin: 157 (40%), Rostock: 418, LK Ludwigslust-Parchim: 100 (4%), LK: Seenplatte: 446 (16%), LK Vorpommern-Greifswald: 513 (23%), LK Vorpommern-Rügen: 690 (30 %).
NI	Belastbare Aussagen zum Umsetzungsstand sind noch nicht möglich. Ein Haltestellenkataster befindet sich aber in Planung. Ein Großteil der Haltestellen, vor allem im städtischen Bereich, ist bereits barrierefrei ausgestaltet. Der Ausbau wird sukzessive vorangetrieben.
NW	Es liegen noch keine abschließenden Daten vor.
RP	-
SL	Von 3612 Haltestellen sind 2148 Haltestellen weitestgehend oder teilweise barrierefrei.
SN	Es liegen noch keine Daten vor. Die Erfassung der Haltestellen ist noch nicht flächendeckend abgeschlossen. Die bislang vorhandene Übersicht zeigt aber, dass bereits 4650 Haltestellen barrierefrei ausgestattet sind.
ST	Rund 2000 Haltestellen sind teilweise oder vollständig barrierefrei. Es gibt hier aber noch einen großen Nachholbedarf.
SH	Daten liegen erst Ende 2021 vor, da dann das Haltestellenkataster vorliegt.
TH	Hier liegen keine Daten vor. Im Straßenbahn- und Stadtbusverkehr sind wesentlich mehr barrierefreie Haltestellen vorhanden als im Regionalbusverkehr.

Fazit: Vielfach liegen hier (noch) keine Daten vor, weil sich Haltestellenkataster noch im Aufbau befinden. Es zeichnet sich aber ab, dass insbesondere im ländlichen Raum noch erheblicher Nachholbedarf besteht.

16. Wie viele Websites der ÖPNV-Aufgabenträger bzw. der entsprechenden Verkehrsverbände sind barrierefrei gestaltet?

Antworten:

BW	Die Websites sind weitgehend barrierefrei oder werden schrittweise barrierefrei gestaltet.
BY	Hierzu liegen keine Erkenntnisse vor.
BE	Die Websites sind weitgehend barrierefrei.
BB	Die Websites der meisten Aufgabenträger werden sukzessive barrierefrei gestaltet. Die Websites des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg ist seit Mai 2021 barrierefrei.
HB	Die Websites des Verkehrsverbundes VBN sind weitestgehend barrierefrei.
HH	Die Websites des HVV sind teilweise barrierefrei.
HE	Die Websites werden grundsätzlich barrierefrei beauftragt.
MV	Die meisten Websites sind barrierefrei.
NI	Die meisten Websites sind barrierefrei.

NW	Insgesamt sind 29 Websites der Aufgabenträger bzw. Verkehrsverbände barrierefrei gestaltet.
RP	-
SL	Die Websites der meisten Aufgabenträger sind schon barrierefrei oder werden sukzessive barrierefrei gestaltet.
SN	Die Websites von 13 Aufgabenträgern bzw. Verkehrsverbänden sind bereits (teilweise) barrierefrei.
ST	Die meisten Websites sind weitestgehend oder teilweise barrierefrei.
SH	Die Websites des NAH.SH GmbH sind barrierefrei.
TH	Die Websites der Verkehrsverbände MDV und VMT sind (teilweise) barrierefrei.

Fazit: Die meisten Websites sind weitgehend oder teilweise barrierefrei.