

## Grundsätze für einen „ÖPNV/SPNV für alle“

---

### Regelungsumfang:

Die nachfolgenden Forderungen beziehen sich auf den von den Verkehrsverbänden und Ländern gestalteten öffentlichen, liniengebundenen Personennahverkehr mit den Segmenten

- Schienengebundener Personennahverkehr der Deutschen Bahn und anderer Verkehrsunternehmen (S- Bahn, Regionalverkehr ) - SPNV
- Straßenbahnen, Stadt- und Regionalbusse einschl. Anruflinientaxi - ÖPNV
- Sonderverkehrsmittel wie Bergbahnen, Linienschiffe, Fähren, gebührenpflichtige Aufzüge im öffentlichen Straßenbereich – ÖPNV/SV.

Die Forderungen beziehen sich auf den Zugang zu den Bahnhöfen, Stationen und Haltestellen, auf den Übergang vom Bahnsteig bzw. Straßenbereich in das Verkehrsmittel (und umgekehrt) sowie auf die Ausstattung der Verkehrsmittel.

### Das Projekt “ÖPNV/SPNV für alle“ verfolgt vorrangig folgende Grundsätze:

1. Der Übergang vom öffentlichen Verkehrsbereich zum Haltepunkt des Verkehrsmittels (Bahnsteig, Haltestelle, Anleger, Aufzugsvorraum,...) muss barrierefrei möglich sein.  
Für diesen Bereich gelten die Forderungen der DIN 18024 (und ihrer zukünftigen Neufassungen).
2. Jedes Verkehrsmittel, jede fahrplanmäßige Verbindung ist nutzbar (bei Fahrgästen im Rollstuhl, mit Kinderwagen oder mit Fahrrad: Wenn einer der vorgesehenen Standplätze verfügbar ist).  
Fahrgästen im Rollstuhl und mit Kinderwagen ist gegenüber Fahrgästen mit Fahrrad Vorrang einzuräumen.
3. Folgende Stellplätze pro Verkehrsmittel sind für rollstuhlnutzende Fahrgäste (in Kombination mit Kinderwagen) mindestens bereitzustellen:  
SPNV – alle Verkehrsmittel: 4 (ab 2015: 6)  
ÖPNV - Tram: 4  
ÖPNV - Minibus: 1, - Groß- und Gelenkbusse: 2  
ÖPNV – Anruflinientaxi: 1.  
ÖPNV/SV – Fähren/ Linienschiffe: 2 (ab 2015: 4)  
ÖPNV/SV – Aufzüge/ Bergbahnen: 2
4. Die Verkehrsunternehmen befördern mobilitätseingeschränkte Personen einschl. Fahrgäste im Rollstuhl ohne Voranmeldung des Mitfahrwunsches und leisten ohne Voranmeldung die jeweils übliche behinderungsspezifische Hilfe.  
Bei besonderem Unterstützungsbedarf wird dem Fahrgast eine Abstimmung mit dem Verkehrsunternehmen vor Antritt der Fahrt empfohlen.
5. Bis zum Vorliegen einer entsprechenden DIN gelten für den Übergang vom Haltepunkt des Verkehrsmittels (Bahnsteig, Haltestelle, Anleger, Aufzugsvorraum, ...) zum Verkehrsmittel und zurück folgende Forderungen:  
Restschwelle: 5 cm (ab 2015: 3 cm)  
Restspalt: 5 cm (ab 2015: 3cm).

6. Können die vorgenannten Werte für Restschwelle und Restspalt nicht eingehalten werden, ist eine vom Fahrgast selbst zu bedienende bzw. von ihm durch Signal anzufordernde fahrzeuggebundene Rampe/ Überfahrbrücke mit einer maximalen Neigung von 8% (ab 2015: 6%) bereit zu stellen.
7. Wird eine Hubvorrichtung eingesetzt oder die vorgegebene Neigung der Rampe/ Überfahrbrücke überschritten, ist das Ein- und Ausfahren von Fahrgästen im Rollstuhl in das/ aus dem Verkehrsmittel unmittelbar durch unterwiesenes Personal des Verkehrsunternehmens zu begleiten.  
In diesem Fall wird eine Neigung der Rampe/ Überfahrbrücke von 18% (ab 2015: 16%) zugelassen. Das Verkehrsunternehmen muss dazu über einen jeweils aktuellen Nachweis zur erfolgten Einweisung des Personals verfügen.
8. Eine Begleitperson ist nicht erforderlich, wenn der Fahrgast das Ein- und Aussteigen bzw. Ein- und Ausfahren ohne eigene Begleitung bewältigen sowie die allgemeingültigen fahrgastbezogenen Anforderungen zur Beförderungssicherheit erfüllen kann.
9. Für die Beförderung von Fahrgästen im Rollstuhl und mit anderen orthopädischen Hilfsmitteln im Bereich des SPNV gilt der „Leitfaden für die Mitnahme orthopädischer Hilfsmittel“ (aktuelle Fassung Juni 2008, siehe auch: [www.bahn.de/handicap](http://www.bahn.de/handicap)).

Für die Beförderung in allen Fahrzeugen des ÖPNV gelten für Rollstühle folgende Grenzen:

Max. zulässige Gesamtlänge 130 cm  
max. Gesamtbreite 80 cm,  
max. Gesamtmasse mit Insassen 250 kg.

Die Beförderung von Fahrgästen in Elektromobilen (Seniorenfahrzeuge, Elektroskooter) bedarf einer Abstimmung mit dem jeweiligen Verkehrsunternehmen.

10. Die Barrierefreiheit bezieht sich auch auf die zugehörigen Verkehrsinformationen. Alle verkehrsrelevanten Informationen sind nach dem 2-Sinne-Prinzip zur Verfügung zu stellen. Das gilt sowohl für die Infrastruktur, als auch für das Verkehrsmittel selbst.
-