

GENDER MAINSTREAMING IM VERKEHRSWESEN

Menschen mit Mobilitätseinschränkungen oder Behinderungen

INHALT

- | | |
|--------------------------------------|---------------|
| • Definitionen | Folie 3 - 7 |
| • Zielgruppen | Folie 8 - 12 |
| • Anforderungen | Folie 13 - 17 |
| • Relevante Regelwerke | Folie 18 - 20 |
| • „Design für alle“ als Prinzip | Folie 21 - 26 |
| • Umsetzung von Barrierefreiheit | Folie 27 - 35 |
| • Quellen / Weiterführende Literatur | Folie 36 |

DEFINITIONEN

A decorative graphic consisting of four overlapping circles is positioned in the center of the slide. The top-right circle is light blue, the bottom-left circle is dark blue, and the bottom-right circle is orange. The top-left circle is white and overlaps the other three.

Definitionen

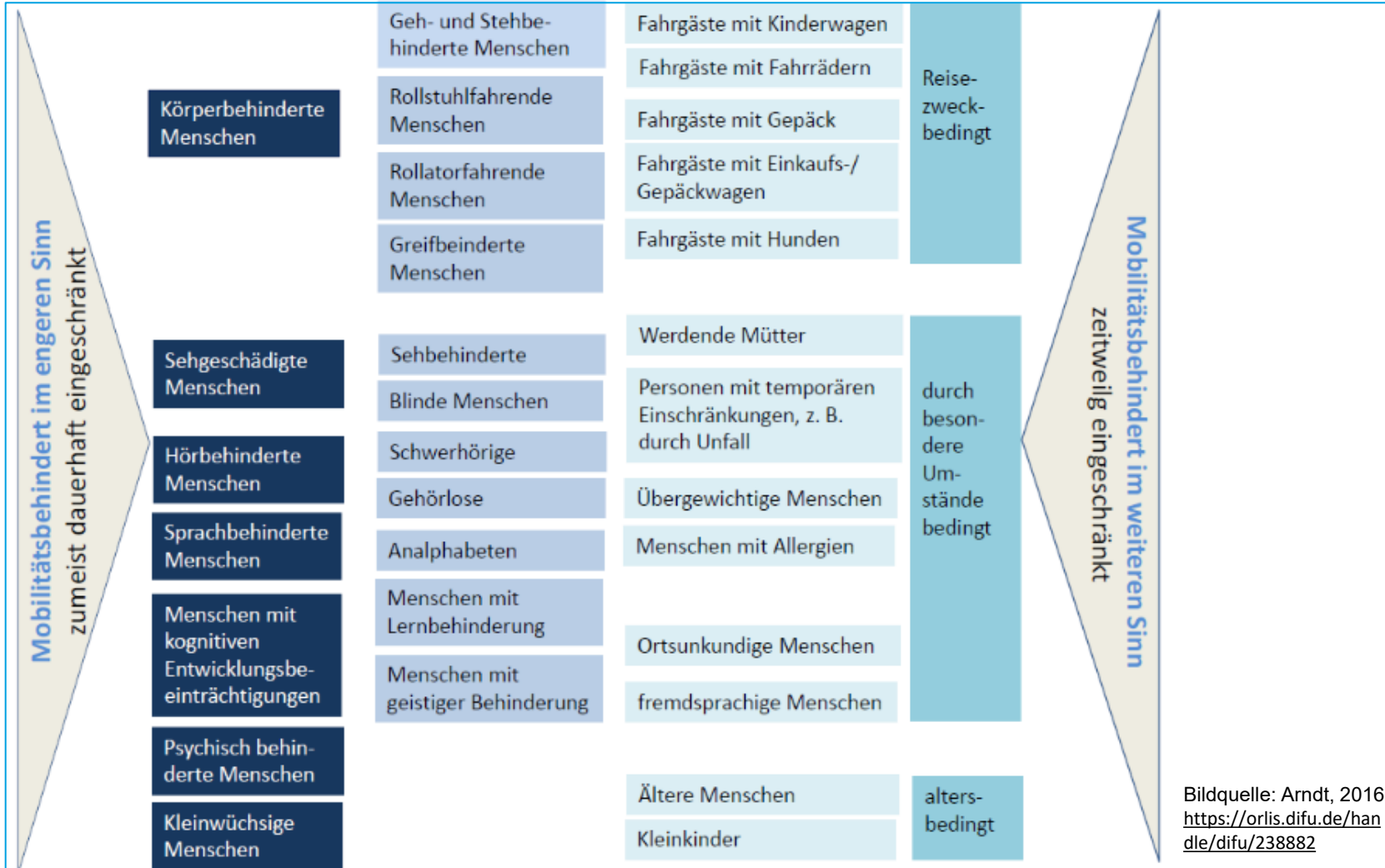
BEHINDERUNGEN UND MOBILITÄTSEINSCHRÄNKUNGEN

- Menschen mit Behinderungen

Die UN-Behindertenrechtskonvention (UN-BRK) definiert den Begriff der Behinderung wie folgt: Es gelten diejenigen Menschen als behindert, „die langfristige körperliche, seelische, geistige oder Sinnesbeeinträchtigungen haben, welche sie in Wechselwirkung mit verschiedenen Barrieren an der vollen, wirksamen und gleichberechtigten Teilhabe an der Gesellschaft hindern können“ (UN-BRK 2006, Artikel 1).

Demnach wird der Blick von der einzelnen Person weg gerichtet, hin zur gesellschaftlichen Ebene und deren Barrieren für Betroffene. Der Begriff der Behinderung ist demnach umfassender, da er die soziale Ebene mit einschließt im Gegensatz zu der rein körperlichen Seite der Beeinträchtigung.

In Deutschland ist die UN-BRK seit 2009 in Kraft.

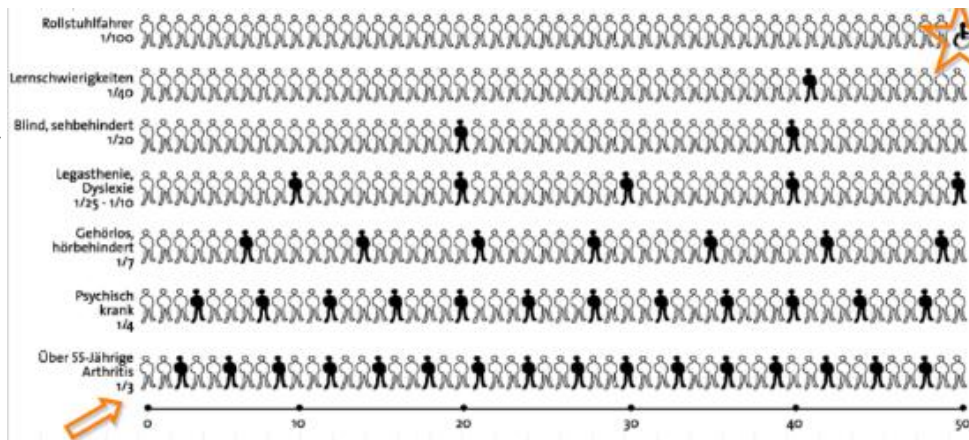


Bildquelle: Arndt, 2016
<https://orlis.difu.de/handle/difu/238882>

Definitionen

BEHINDERUNGEN UND MOBILITÄTSEINSCHRÄNKUNGEN

- Menschen mit Behinderungen,
Definition des BGG §3: „Menschen, die langfristige körperliche, seelische, geistige oder Sinnesbeeinträchtigungen haben, welche sie in Wechselwirkung mit einstellungs- und umweltbedingten Barrieren an der gleichberechtigten Teilhabe an der Gesellschaft hindern können. Als langfristig gilt ein Zeitraum, der mit hoher Wahrscheinlichkeit länger als sechs Monate andauert.“
- Menschen mit Mobilitätseinschränkungen
In ihrer Mobilität eingeschränkt sein können auch alte Menschen, Eltern mit Kleinkindern, Personen mit speziellen temporären Anforderungen (Gepäck, Kinderwagen, Gipsbein ...) .



Bildquelle: [Monika Klenovec](#), 2006

Definitionen

FRAUEN MIT BEHINDERUNGEN

- Benachteiligung wegen mehrerer Gründe
BGG §2 (1): „Zur Durchsetzung der Gleichberechtigung von Frauen und Männern und zur Vermeidung von Benachteiligungen von Frauen mit Behinderungen wegen mehrerer Gründe sind die **besonderen Belange von Frauen mit Behinderungen** zu berücksichtigen und bestehende Benachteiligungen zu beseitigen.“



Bildquelle: [ZVV Hindernisfrei reisen](#)

ZIELGRUPPEN



Zielgruppen

NUTZUNGSGRUPPEN MIT BESONDEREN ANFORDERUNGEN

- 7,7 Mio. Menschen haben einen Schwerbehindertenausweis (Destatis 2021).

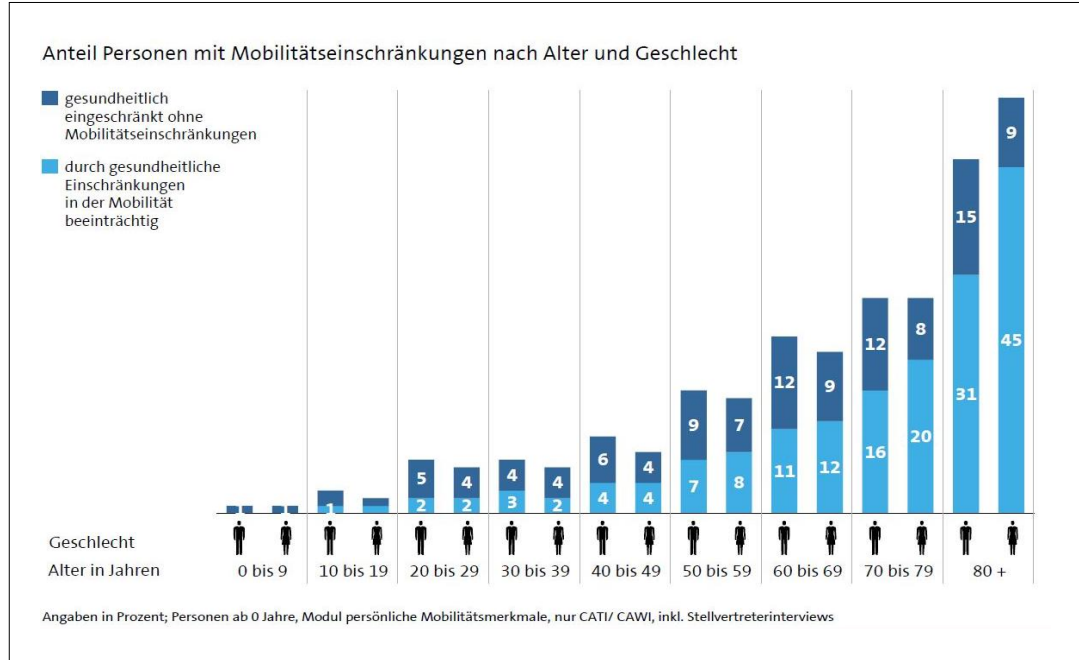
Menschen

- sind blind oder sehbehindert, hörbehindert,
- sind gehbehindert (z. B. im Rollstuhl, mit Rollator),
- sind herzkrank, lungenkrank,
- haben kognitive oder auch psychische Beeinträchtigung, etc.
- 20 bis 25% der Menschen gelten als mobilitätseingeschränkt.
- Weitere 5 bis 10% unterliegen zeitweisen Mobilitätseinschränkungen (Forschungsinformationssystem, 2024)



Zielgruppen

NUTZUNGSGRUPPEN MIT BESONDEREN ANFORDERUNGEN



- Mit steigendem Alter nimmt der Anteil der Menschen, die durch ihre gesundheitlichen Einschränkungen in der Mobilität beeinträchtigt sind, zu.
- Tendenz steigend: Erreichen des Rentenalters der „Babyboomer“ und steigende Lebenserwartung (Claudia Nobis, Flemming Giese!)

Quelle: Mobilität in Deutschland (2017)

Zielgruppen

GENDER MAINSTREAMING ALS METHODISCHER ANSATZ

- Was bedeutet es, diesen Ansatz in der Verkehrsplanung auf die Berücksichtigung der Belange von Menschen mit Behinderungen und Mobilitätseinschränkungen in der Verkehrsplanung zu beziehen?

Gender Mainstreaming als Strategie berücksichtigt die Fähigkeiten, Eigenschaften und Einschränkungen dieser Gruppe und richtet den Blick von der einzelnen Person weg hin zur gesellschaftlichen Ebene und deren Barrieren für Betroffene. Gender Mainstreaming bezeichnet hier die Verpflichtung, bei allen Entscheidungen die unterschiedlichen Auswirkungen auf Menschen mit und ohne Behinderungen und Mobilitätseinschränkungen und zugleich die unterschiedlichen Wirkungen auf Frauen und Männer in den Blick zu nehmen.

Quelle: <https://www.bmfsfj.de/bmfsfj/themen/gleichstellung/gleichstellung-und-teilhabe/strategie-gender-mainstreaming/gender-mainstreaming-80436>.

Zielgruppen

ASPEKT PFLEGE UND GENDER

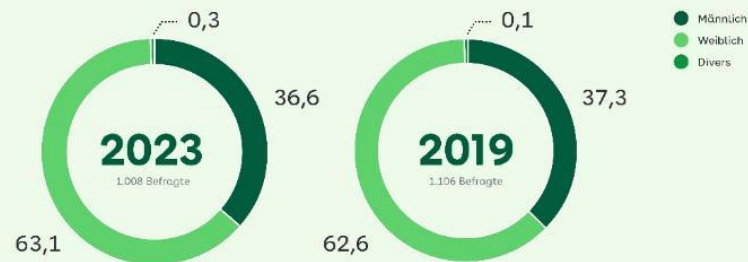
- Berücksichtigung der Belange von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen oder Behinderungen ist auch eine Gender-Frage:

Die Frage nach der Vereinbarkeit von Familie und Beruf stellt sich auch bezüglich der Unterstützung und Betreuung älterer Familienangehöriger.

Familienangehörige werden immer noch ganz überwiegend von Frauen betreut (2023: 63%).

Keine Veränderung seit 2019: Pflege von Angehörigen ist überwiegend Frauensache

Häusliche Pflege von Angehörigen: Geschlecht der Hauptpflegepersonen (in %)



Quelle: Forsa-Onlinebefragungen von erwachsenen Haupt-Pflegepersonen im Auftrag des Wissenschaftlichen Instituts der AOK (WiIdO)

Quelle: WiIdOmonitor 01/2024
Bildquelle: AOK 2024

ANFORDERUNGEN



Anforderungen

IM ÖFFENTLICHEN RAUM

- Gute Beleuchtung
- Sichtbarkeit von Beschilderung
- Sitzgelegenheiten
- Kostenlose, saubere und barrierefreie öffentliche Toiletten

Diese Punkte kommen allen zugute, auch eine schwache Blase kann Einfluss auf Mobilität haben, wenn man sich vorher genau überlegen muss, wie weit man kommt. Dies betrifft z. B. Schwangere, als temporäre Mobilitätseinschränkung. Auch Initiativen, die nicht direkt etwas mit Verkehrsplanung zu tun haben, wie z.B. „Die nette Toilette“, können die Mobilität verbessern.

- Berücksichtigung der Belange behinderter und mobilitätseingeschränkter Menschen im gesamten Prozess von Planung, Entwurf und Betrieb

Anforderungen

IM VERKEHRSWESSEN

- Erreichbarkeit öffentlicher Einrichtungen, Bildungsstätten, Einrichtungen der Gesundheitsversorgung
- Erreichbarkeit von Nahversorgung
- Erschließung durch den ÖPNV
- Beteiligung der betroffenen Personen bei der Standort- und Erschließungsplanung

Technische Regelwerke gehen oft vom Durchschnitt aus.

Ein sensibler Planungsansatz ermöglicht es, in einem weitem Spektrum Eigenschaften und Fähigkeiten zu berücksichtigen und Defizite auszugleichen. In der Regel führt dies zu einem höheren Qualitätsniveau der Anlage, wenn Anforderungen an Barrierefreiheit bei der Planung erfüllt werden.

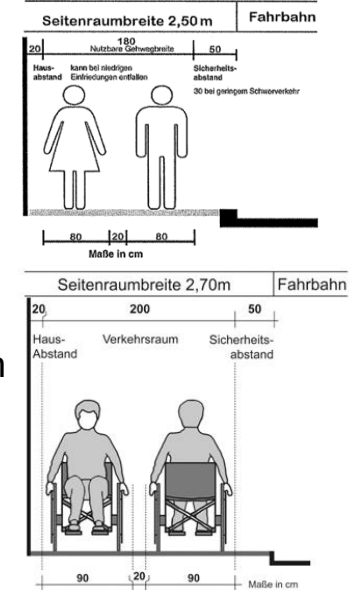


© Silvia Körntgen

Anforderungen

IM VERKEHRSWESSEN

- Erreichbarkeit: kurze Wege, Sitzgelegenheiten erweitern den Radius mit Pausen
- Verkehrsnetze: Netzzusammenhang, Kontinuität, z.B. durch Bordabsenkungen
- Raumbedarf: z. B. für Rollstuhl, Rollator, Kinderwagen
- Hohe Verbindungsqualität bei der Vernetzung verschiedener Verkehrsnetze
- Oberflächenqualität: Ebenheit, z.B. für Rollstuhl
- Übersichtlichkeit: Kinder sowie Personen im Rollstuhl bleiben viele Sichtbeziehungen verwehrt, z. B. weil sie nicht über parkende Pkw hinwegschauen können
- Informationen: z.B. auditiv, visuell, taktil, in einer App
- Kontraste: Lesbarkeit von Informationen



Regelbreiten eines Seitenraumes

Quelle: Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen, (EFA), FGSV-Verlag, Köln 2002, aktuell in Fortschreibung und Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (HBVA), FGSV-Verlag, Köln, 2011

RELEVANTE REGELWERKE



Relevante Regelwerke

RECHTLICHER RAHMEN

- Internationale Ebene:

UN-Behindertenrechtskonvention

Die für Deutschland verbindliche Konvention enthält Prinzipien (zum Beispiel Nicht-Diskriminierung, Chancengleichheit, Selbstbestimmung, Inklusion), Verpflichtungen (zum Beispiel Partizipation, Bewusstseinsbildung, Zugänglichkeit) und Einzelrechte (bürgerliche und politische sowie wirtschaftliche, soziale und kulturelle Rechte). Ziel der Konvention ist der volle und gleichberechtigte Genuss aller Menschenrechte und Grundfreiheiten für alle Menschen mit Behinderungen.

- Nationale Ebene

Gesetz zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen (Behindertengleichstellungsgesetz - BGG)

macht Vorgaben zur Gleichstellung in allen Lebensbereichen,

Personenbeförderungsgesetz (PBefG)

macht Vorgaben für den ÖPNV (Busse und Bahnen im Stadtverkehr)

Eisenbahnbau- und Betriebsordnung (EBO)

Die Eisenbahnen sind verpflichtet, ... Programme zur Gestaltung von Bahnanlagen und Fahrzeugen zu erstellen, mit dem Ziel, eine möglichst weitreichende Barrierefreiheit für deren Nutzung zu erreichen.

Barrierefreiheitsstärkungsgesetz (BFSG)

Soweit es um Produkte und Dienstleistungen geht, fördert das Barrierefreiheitsstärkungsgesetz (kurz: BFSG) die gleichberechtigte und diskriminierungsfreie Teilhabe von Menschen mit Behinderungen, Einschränkungen und älteren Menschen, betrifft ÖPNV-Information

Relevante Regelwerke

RECHTLICHER RAHMEN

- **Nationale Ebene**

Regelwerke des städtischen Verkehrswesens enthalten Vorgaben zur Barrierefreiheit wie die Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (HBVA), die Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen (EFA) und die Richtlinie für Lichtsignalanlagen (RiLSA) der FGSV

Deutsche Industrie-Normen: DIN 18040 Teil 3 Barrierefreies Bauen, DIN 32981 Zusatzeinrichtungen für Blinde und Sehbehinderte an Straßenverkehrs-Signalanlagen, DIN 33942 Barrierefreie Spielplatzgeräte, DIN 32984 Bodenindikatoren im öffentlichen Verkehrsraum

- **Landesebene**

Teilweise bestehen Regelwerke und Handreichungen auf Landesebene zum Beispiel

Landesbetrieb Straßen.NRW Leitfaden Barrierefreiheit im Straßenraum, entspricht DIN- und HBVA-Standards

Hessen.Mobil Leitfaden Ungehinderte Mobilität, abweichende Regelungen

Darüber hinaus werden auf allen Ebenen durch Finanzierung (z.B. GVFG) und Förderprogramme Impulse zum Ausbau der Barrierefreiheit gesetzt.

Quelle: Uwe Höger, Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung, 2019

DESIGN FÜR ALLE ALS PRINZIP



Design für Alle

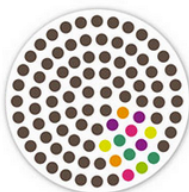
GRUNDVERSTÄNDNIS

- Design für Alle bedeutet für die Planenden, die Ansprüche behinderter Menschen und von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen im Planungsprozess mit einzubeziehen und die Auswirkungen einer jeden Planung auf Menschen mit Mobilitätseinschränkungen oder Behinderungen zu beachten und zu berücksichtigen
- Attraktiv, komfortabel, leicht nutzbar – Lösungen im »Design für Alle« sind mehr als nur barrierefrei. Sie funktionieren gut für viele Menschen – ohne zu stigmatisieren!
- Barrierefreiheit umsetzen heißt: „Design für Alle“ anwenden
- Synonym werden von unterschiedlichen Organisationen auch die Begriffe ‚Universal Design‘ oder ‚Design for all‘ verwendet.

Design für Alle

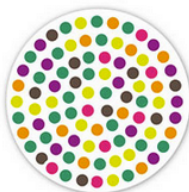
GRUNDVERSTÄNDNIS

INTEGRATION



Menschen mit Behinderung werden unterstützt, damit sie an der auf Menschen ohne Behinderung zugeschnittenen Welt (mehr oder weniger) teilhaben können.

INKLUSION



Wir gestalten unsere Welt so, dass ALLE Menschen gleichberechtigt und ohne Barrieren teilhaben.



- Ziel ist die Inklusion, die vollständige Teilhabe ohne Sonderlösungen

Quelle: Bayrisches Staatsministerium für Familie, Arbeit und Soziales

Design für Alle

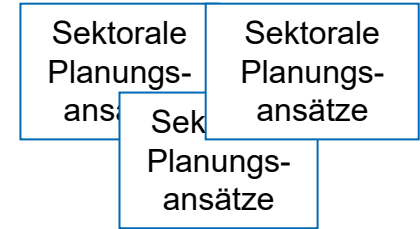
PLANUNGSPRINZIP IM VERKEHRSWESEN

- „Gewährleistung auffindbarer, zugänglicher und nutzbarer Verkehrsanlagen durch möglichst viele Menschen unabhängig ihrer individuellen Fähigkeiten“ als Ziel (Markus Rebstock, 2024)
- Barrierefreiheit erreichen durch konsequente Verfolgung dieses Zieles durch den gesamten Planungsprozess
- Somit wird Barrierefreiheit nicht add-on für wenige, sondern kommt allen Verkehrsteilnehmenden zugute:

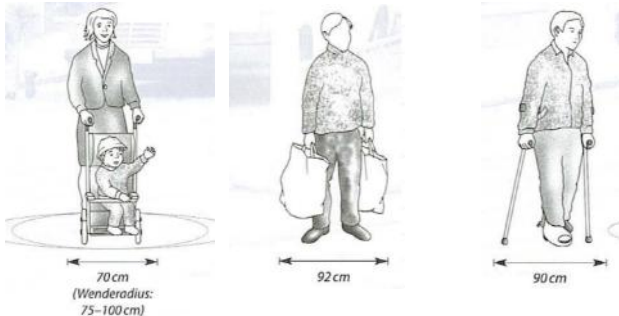
Design für Alle

HERANGEHENSWEISE

- Rein sektorale Planungsansätze, wie z.B. nur aus Sicht von Familien, Menschen mit Behinderungen oder Menschen in prekären Lebensverhältnissen, greifen zu kurz.
- Daher: Trennende Herangehensweise durchbrechen und einen ganzheitlichen Planungsansatz gewährleisten.



**Ganzheitlicher,
integrativer
Planungsansatz**



Bildquelle: Monika Klenovec, 2006

Design für Alle

QUALITÄTSSTEIGERUNG

- Neben der eigentlichen Zugänglichkeit und Nutzbarkeit geht es dabei auch um die Qualität der Gestaltung
- Analyse des Bedarfs und der Wünsche der Menschen und die Einbindung der Nutzenden in jeder Phase des Planungsprozesses
- Beteiligung im Sinne einer Stärkung der demokratischen Mitbestimmung

Quelle: HBVA, FGSV 2011



Bildquelle: Monica Klenovec, 2006
Wer kann das entziffern?

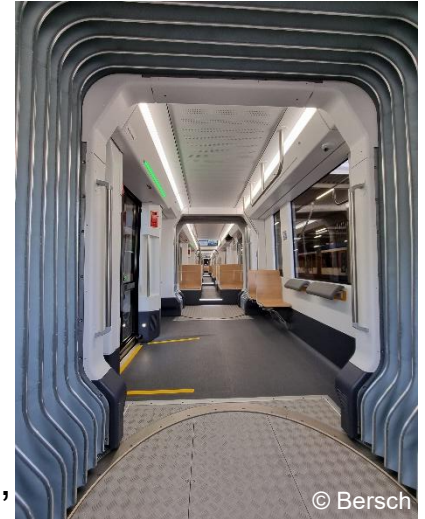
Design für Alle

ANWENDUNGSBEISPIELE MOBILITÄT

- Abgeschliffenes Kopfsteinpflaster: nutzt Rollstuhlfahrenden, Kinderwagen und Radfahrenden



- Niederflurfahrzeuge: Barrierefreier Einstieg für Menschen mit Rollstuhl, wagen, Gepäck etc. beschleunigen den Fahrgastwechsel -> betrieblicher Vorteil. Zuerst für den Flughafeneinsatz entwickelt, nun im ÖPNV etabliert.



UMSETZUNG VON BARRIEREFREIHEIT



Umsetzung von Barrierefreiheit

ANFORDERUNG AN BARRIEREFREIHEIT IM RECHTLICHEN RAHMEN

- „**Barrierefrei** sind bauliche und sonstige Anlagen, Verkehrsmittel, technische Gebrauchsgegenstände, Systeme der Informationsverarbeitung, akustische und visuelle Informationsquellen und Kommunikationseinrichtungen sowie andere gestaltete Lebensbereiche, wenn sie für Menschen mit Behinderungen in der allgemein üblichen Weise, **ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe auffindbar, zugänglich und nutzbar** sind. Hierbei ist die Nutzung behinderungsbedingt notwendiger Hilfsmittel zulässig.“

Quelle: Behindertengleichstellungsgesetz vom 27. April 2002 (BGBl. I S. 1467, 1468),
zuletzt geändert durch Art. 7 G v. 23.5.2022 I 760

Umsetzung von Barrierefreiheit

ENTSIEGELUNG

- Berücksichtigung von Menschen mit Behinderungen nötig
- Wege sollen mit Rollstuhl oder Rollator erschütterungsarm befahrbar sein, ausreichende Wegbreite mind. 2,30m
- Rasenfugenpflaster ist schwer befahrbar, Rasenflächen schlecht erreichbar
- Orientierung für blinde und sehbehinderte Menschen: taktile Oberflächen + visueller Kontrast
- Stolpergefahr bei Einbauten wie Rinnen, Abläufen
- hoher Schmutzeintrag ins Gebäude bei Rollstuhl oder Rollator
- So wenig versiegelte Oberfläche wie nötig, aber so viel wie für Barrierefreiheit nötig



KOMPETENT BARRIEREFREI | Das Kompetenzzentrum für ein barrierefreies Hamburg | 03.04.2025 | SEITE 4

Quelle, auch Bildquelle: [Pille-Steppat, Silvia](#) (2025)

→ Siehe auch Gendermainstreaming im Verkehrswesen Foliensatz „Mobil im Quartier“

Umsetzung von Barrierefreiheit

ÖPNV-PLANUNG

„Der Nahverkehrsplan hat die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 01. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen.“

„[...] im gebündelten Bedarfsverkehr kann die Genehmigung darüber hinaus versagt werden, wenn die mit dem Verkehr beantragten Fahrzeuge nicht die Vorgaben zur Barrierefreiheit im Sinne von § 64c erfüllen.“

Das PBefG ermöglicht unter bestimmten Voraussetzungen den Verzicht auf Planfeststellung für den barrierefreien Umbau, Erhöhung und Verlängerung von Bahnsteigen.

Bei der Ausschreibung von Fahrzeugen können zusätzliche Vorgaben für den Nutzen mobilitätseingeschränkter Fahrgäste gemacht werden (Beispiele: Dichte der Haltewunschasten in den Expressbussen des Verband Region Stuttgart an jeder Sitzreihe oder Zwei-Sinne-Prinzip für Fahrgastinformation)

→ Siehe auch Gendermainstreaming im Verkehrswesen Foliensätze ÖPNV bzw. Digitalisierung und Mobilität
Quelle: Personenbeförderungsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. August 1990 (BGBl. I S. 1690),
zuletzt geändert durch - Art. 7 Abs. 4 G v. 11.4.2024 I Nr. 119

Umsetzung von Barrierefreiheit

UMSETZUNG DES ZWEI-SINNE-PRINZIPS IM ÖPNV

- Nach dem Zwei-Sinne-Prinzip müssen mindestens zwei der drei Sinne „Hören, Sehen und Tasten“ angesprochen werden (E DIN 18040), Beispiele sind:
 - Sichtbare und hörbare Informationen zu Abfahrtszeiten
 - Lichtsignalanlagen, die Grünphasen für Zufußgehende akustisch vermitteln
 - Taktile Informationen zur Orientierung an Haltestellen



© Albers

Umsetzung von Barrierefreiheit **BETEILIGUNG**

- Angemessene Beteiligung von Menschen mit Behinderungen in Beteiligungsprozessen durch Veranstaltungen oder Schulungen, z.B. zur Nutzung des ÖPNV in geschützter Umgebung mit Feedback an Betreiber



Umsetzung von Barrierefreiheit

BETRIEB VON VERKEHRSANLAGEN

- Gehgeschwindigkeit unterschiedlicher Nutzungsgruppen
- RILSA

Fall 6: Fußgänger räumen

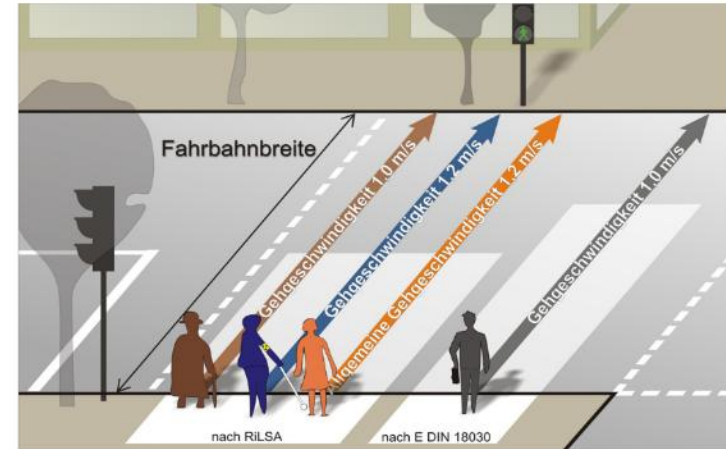
Bei Fußgängern wird $t_0 = 0$ s angesetzt, da rechnerisch vorausgesetzt wird, dass sie die Furt nicht noch nach dem Ende der Freigabezeit betreten.

Der Regelwert für die Räumgeschwindigkeit von Fußgängern ist $v_r = 1,2$ m/s. Variationen von $v_r = 1,0$ m/s bis höchstens $v_r = 1,5$ m/s sind möglich.

Der untere Grenzwert soll nur dort eingesetzt werden, wo Furten überwiegend zum Schutz für mobilitätseingeschränkte Menschen eingerichtet werden. An allen anderen Lichtsignalanlagen ist eine Abminderung der Räumgeschwindigkeit nicht notwendig, da Blinde und Sehbehinderte in der Regel zu Beginn der Freigabezeit die Furt betreten und daher für die Bemessung der Zwischenzeit nicht maßgebend sind.

Der Höchstwert von $v_r = 1,5$ m/s sollte nur in Ausnahmefällen angewendet werden.

Quelle: Rau, A.; Henkel, A.; Baron, S.; Sieger, V.; Hintzke, A.: Handbuch Barrierefreie Verkehrsraumgestaltung, Hrsg.: Sozialverband VdK Deutschland e.V., Bonn 2009.



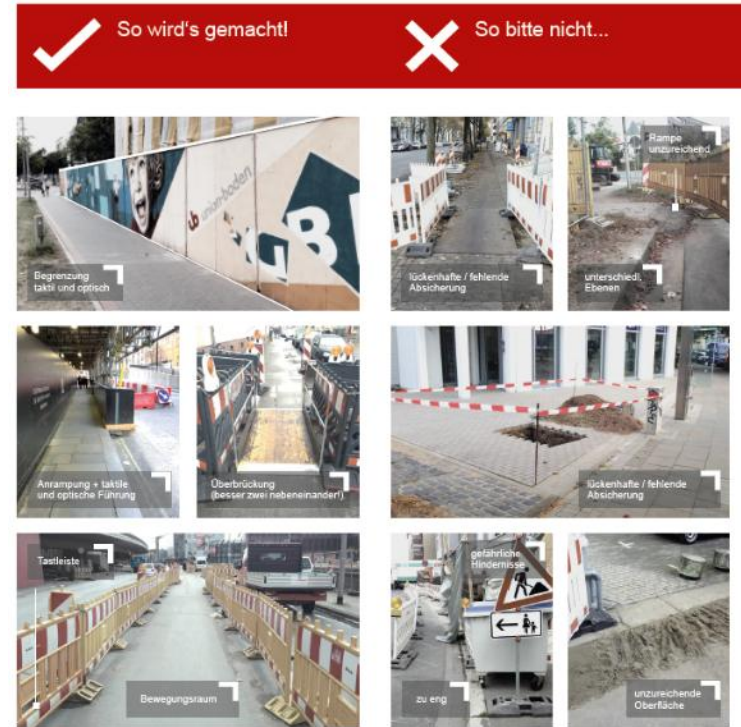
- E-Klima: Empfehlung zur Orientierung an den schwächsten Verkehrsteilnehmenden, z.B. Bevorrechtigung des Umweltverbunds

Umsetzung von Barrierefreiheit

BARRIEREFREIHEIT BEI BAUSTELLEN - HANNOVER

- Richtlinie für die Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen (RSA): Die Sicherheit der Zufußgehenden und Radfahrenden darf im Bereich von Arbeitsstellen nicht beeinträchtigt werden. Besonders für blinde und mobilitätseingeschränkte Personen birgt jede Abweichung vom geregelten und bekannten Zustand im Straßen- und Wegenetz zusätzliche Gefahren, da der gewohnte Verkehrsfluss temporär unterbrochen ist.

Quelle: [Flyer der Stadt Hannover](#), 2018



Umsetzung von Barrierefreiheit

BARRIEREFREIHEIT BEI BAUSTELLEN - FREIBURG

- Barrierefreiheit bei Baustellen

Planungssicherheit durch Regelpläne

Beispiel Freiburg, 2017: Regelpläne und Musterformulierungen
für Ausschreibungstexte

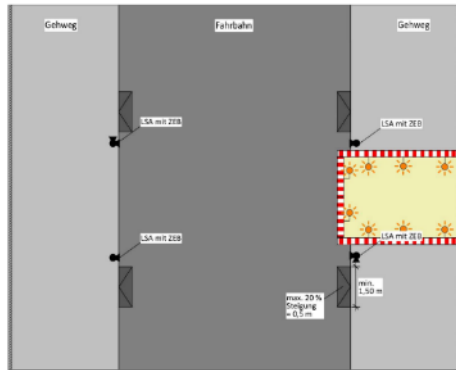
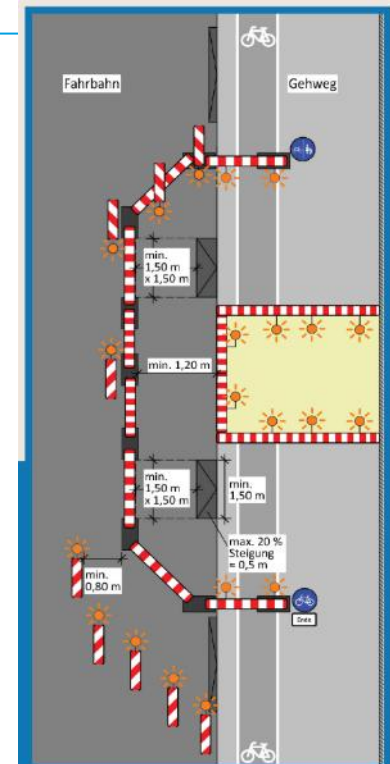
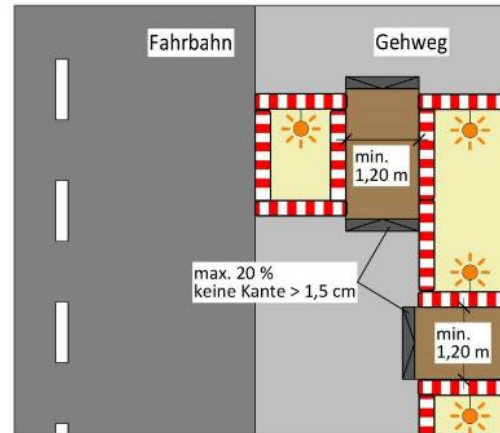


Abbildung 32: Überquerungen wenn Notweg nicht möglich (Quelle: eigene Darstellung)



QUELLEN/LITERATUR



QUELLEN

- DESTATIS (2021). Menschen mit Behinderung
- Forschungsinformationssystem (2025). Barrierefreie Mobilität
- Nobis, Claudia und Giesel, Flemming (2020). Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung, S. 28: Mobilität älterer Menschen – empirische Ergebnisse und Anforderungen an die Praxis
- Infas, DLR, IVT und infas (2018). Mobilität in Deutschland (im Auftrag des BMVI)
- Bundesministerium für Bildung, Familie, Senioren, Frauen und Jugend (2021). Hintergrundinformation Gendermainstreaming
- Wissenschaftliches Institut der AOK (2024). WldOmonitor, Häusliche Pflege im Fokus
- Arndt, Karin (2016). Straßenverkehrstechnik, S. 581-587: Menschen mit Mobilitätseinschränkungen im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV)

Abruf der Internetquellen am 18.06.2025

QUELLEN

- Höger, Uwe (2019). Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung, S.32: Barrierefreie Freiraum- und Straßengestaltung für geh- und sehbehinderte Menschen
- Klenovec, Monika (2006). Universal Design – Design for all – barrierefreies Bauen für alle
- Rebstock, Markus (2012). Design für Alle – Grundsätze und Prozess der Planung barrierefreier öffentlicher Verkehrsräume
- Pille-Steppat, Silvia (2025). Bundesweiter Verkehrs- und Umweltkongress – Was bedeutet Entsiegelung für Barrierefreiheit?
- Rau, Andrea und Eckes, Susanne (2009). Handbuch barrierefreier Verkehrsraumgestaltung
- Rau, Andrea; Henkel, Andrea und Baron, Sascha (2009). Übungsheft zum Handbuch barrierefreie Verkehrsraumgestaltung
- Landeshauptstadt Hannover (2018). Verkehrswege an Baustellen
- Stadt Freiburg (2017). Barrierefreie Sicherung von Baustellen

WEITERFÜHRENDE LITERATUR

- Regelwerke

UN-Behindertenrechtskonvention (2006)

Behindertengleichstellungsgesetz (2002, zuletzt geändert 2022)

Personenbeförderungsgesetz (1990, zuletzt geändert 2024)

Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (1967, zuletzt geändert 2019)

Barrierefreiheitsstärkungsgesetz (tritt am 28. Juni 2025 in Kraft)

FGSV-Verlag (2001). Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen

FGSV-Verlag (2011). Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen

FGSV-Verlag (2015). Richtlinien für Lichtsignalanlagen

FGSV-Verlag (2022). Empfehlungen zur Anwendung und Weiterentwicklung von FGSV-Veröffentlichungen im Bereich Verkehr zur Erreichung von Klimaschutzzielen

DIN 18024-1 (1998). Barrierefreies Bauen

DIN 32981 Einrichtungen für Blinde und Sehbehinderte an Straßenverkehrs-Signalanlagen

DIN 33942 Barrierefreie Spielplatzgeräte

DIN 32984 Bodenindikatoren im öffentlichen Raum

Straßen.NRW (2012). Leitfaden Barrierefreiheit im Straßenraum

Hessen.mobil (2006) Leitfaden Unbehinderte Mobilität

Abruf der Internetquellen am 18.06.2025

WEITERFÜHRENDE LITERATUR

- **Inklusion**

Bundeszentrale für politische Bildung (2023). Teilhabe und Inklusion

Deutsches Institut für Menschenrechte (2024). Was ist Inklusion?

Bayrisches Staatsministerium für Familie, Arbeit und Soziales (2025). Die Bedeutung der Inklusion

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) (2008). Barrierefreiheit im öffentlichen Verkehrsraum für seh- und hörgeschädigte Menschen. Heft direkt 64/2008.

- **Design für alle**

Europäisches Netzwerk EIDD-DfA Europe

Kompetenznetzwerk Deutschland EDAD – Design für Alle Deutschland e.V.

- **Beteiligung**

Planersocietät (2016). Fußverkehrs-Checks - Leitfaden zur Durchführung (im Auftrag der NVBW - Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg)

Salzburg AG (2025) Salzburg Linien: Training für ältere Menschen

BVG (2025) Mobilitätstrainings

Abruf der Internetquellen am 18.06.2025

IMPRESSUM

Der Foliensatz wurde vom Arbeitskreis „Gender und Mobilität“ des Arbeitsausschusses „Grundsatzfragen der Verkehrsplanung“ in der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen erstellt.

Mitarbeit an der aktualisierten Fassung:

- Dr.-Ing. Annette Albers, Reutlingen
- M.Sc. Ann-Kathrin Bersch, Darmstadt
- M.Sc. Kathrin Gast, Essen
- Dr.-Ing. Silvia Körntgen, Tübingen
- Dipl.-Ing. Juliane Krause, Braunschweig
- Dipl.-Ing. Gisela Stete, Darmstadt
- Dipl.-Ing. Mechtild Stiewe, Bochum