

Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
Wortprotokoll
73. Sitzung

Öffentliche Anhörung

Berlin, den 09. Mai 2012, 11.00 Uhr
Sitzungsort: Reichstagsgebäude
Sitzungssaal: 3 S 001

Vorsitz: Dr. Anton Hofreiter, MdB

TAGESORDNUNG:

| | |
|--|--------------|
| Vor Eintritt in die Tagesordnung | S. 3 |
| Tagesordnungspunkt 1a | S. 3 |
| Antrag der Abgeordneten Kirsten Lühmann, Sören Bartol, Uwe Beckmeyer, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der SPD | |
| Barrierefreie Mobilität und barrierefreies Wohnen - Voraussetzungen für Teilhabe und Gleichberechtigung | |
| BT-Drucksache 17/6295 | |
| Tagesordnungspunkt 1b | S. 3 |
| Antrag der Abgeordneten Heidrun Bluhm, Dr. Ilja Seifert, Dr. Kirsten Tackmann, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE. | |
| Barrierefreies Bauen im Baugesetzbuch verbindlich regeln | |
| BT-Drucksache 17/9426 | |
| Tagesordnungspunkt 1c | S. 3 |
| Antrag der Abgeordneten Dr. Anton Hofreiter, Markus Kurth, Daniela Wagner, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN | |
| Barrieren abbauen - Mobilität und Wohnen für alle | |
| BT-Drucksache 17/9406 | |
| Sachverständigenliste / Stellungnahmen | S. 23 |

Anwesenheitsliste*

Mitglieder des Ausschusses

Ordentliche Mitglieder des Ausschusses

CDU/CSU

Bilger, Steffen
Fischer, Dirk
Götz, Peter
Holmeier, Karl
Jarzombek, Thomas
Kammer, Hans-Werner
Lange, Ulrich
Lietz, Matthias
Ludwig, Daniela
Schnieder, Patrick
Sendker, Reinhold
Storjohann, Gero
Vogel, Volkmar
Wichtel, Peter

SPD

Bartol, Sören
Beckmeyer, Uwe
Burkert, Martin
Gottschalck, Ulrike
Groß, Michael
Hacker, Hans-Joachim
Herzog, Gustav
Kumpf, Ute
Lühmann, Kirsten

FDP

Döring, Patrick
Körber, Sebastian
Luksic, Oliver
Müller, Petra
Simmling, Werner
Staffeldt, Torsten

DIE LINKE.

Behrens, Herbert
Bluhm, Heidrun
Leidig, Sabine
Lutze, Thomas

BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Herlitzius, Bettina
Hofreiter, Anton, Dr.
Kühn, Stephan
Wagner, Daniela

Stellv. Mitglieder des Ausschusses

Aumer, Peter
Bellmann, Veronika
Börnsen, Wolfgang
Dörflinger, Thomas
Granold, Ute
Heiderich, Helmut
Hübinger, Anette
Kaufmann, Stefan, Dr.
Koeppen, Jens
Lach, Günter
Mayer, Stephan
Stracke, Stephan
Vaatz, Arnold
Wegner, Kai

Brase, Willi
Groschek, Michael
Hinz, Petra
Kahrs, Johannes
Ortel, Holger
Paula, Heinz
Pronold, Florian
Rossmann, Ernst Dieter, Dr.
Schwarzelühr-Sutter, Rita

Goldmann, Hans-Michael
Günther, Joachim
Höferlin, Manuel
Kamp, Heiner
Lindner, Christian
Sänger, Björn

Enkelmann, Dagmar, Dr.
Menzner, Dorothee
Remmers, Ingrid
Seifert, Ilja, Dr.

Ebner, Harald
Nestle, Ingrid
Paus, Lisa
Wilms, Valerie, Dr.

*) Der Urschrift des Protokolls ist die Liste der Unterschriften beigelegt.

Tagesordnungspunkt 1a

Antrag der Abgeordneten Kirsten Lühmann, Sören Bartol, Uwe Beckmeyer, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der SPD

Barrierefreie Mobilität und barrierefreies Wohnen - Voraussetzungen für Teilhabe und Gleichberechtigung

BT-Drucksache 17/6295

Tagesordnungspunkt 1b

Antrag der Abgeordneten Heidrun Bluhm, Dr. Ilja Seifert, Dr. Kirsten Tackmann, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.

Barrierefreies Bauen im Baugesetzbuch verbindlich regeln

BT-Drucksache 17/9426

Tagesordnungspunkt 1c

Antrag der Abgeordneten Dr. Anton Hofreiter, Markus Kurth, Daniela Wagner, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Barrieren abbauen - Mobilität und Wohnen für alle

BT-Drucksache 17/9406

Vorsitzender: Liebe Kolleginnen und Kollegen, sehr geehrte Sachverständige, liebe Gäste. Ich möchte Sie recht herzlich begrüßen. Das Thema der öffentlichen Anhörung ist Barrierefreiheit in den Bereichen Bau und Verkehr. Dazu sind mehrere Anträge eingereicht worden. Als Sachverständige darf ich ganz herzlich begrüßen Frau Dr. Sigrid Arnade von der *Interessenvertretung Selbstbestimmt Leben in Deutschland e.V.*, Frau Ellen Engel von der *Kontaktstelle für Behindertenangelegenheiten der Deutschen Bahn AG*, Herrn Dr. Helmut Grossmann von der *Arbeitsgruppe „Barrierefreie Umweltgestaltung“ der Bundesarbeitsgemeinschaft für Rehabilitation e.V. (BAR)*, Herrn Dr. Christian Lieberknecht vom *Bundesverband deutscher Wohnungs- und Immobilienunternehmen e.V. (GdW)*, Herrn Alexander Rychter von der *Arbeitsgruppe Qualitätssicherung des barriere reduzierten Bauens im Wohnungsbestand / Verband der Wohnungs- und Immobilienwirtschaft Rheinland Westfalen e.V.*, Herrn Dr. Volker Sieger vom *Institut für barrierefreie Gestaltung und Mobilität GmbH* sowie Herrn Dipl.-Ing. Sigurd Trommer von der *Bundesarchitektenkammer e. V.* Zudem möchte

ich noch Herrn Parlamentarischen Staatssekretär Jan Mücke und Herrn Hüppe als Beauftragten der Bundesregierung für die Belange behinderter Menschen besonders herzlich begrüßen. Wer sich kurzfristig entschuldigt hat ist Herr Folkert Kiepe vom *Deutschen Städtetag*, aber er hat eine schriftliche Stellungnahme eingereicht. Wir haben das übliche Verfahren bei Anhörungen: Die Sachverständigen tragen kurz vor, im Idealfall drei Minuten, dann haben die Abgeordneten die Möglichkeit, maximal zwei Fragen an maximal zwei Sachverständige zu richten, und die Sachverständigen antworten dann sofort. Wenn alle einverstanden sind, erstellen wir wie üblich bei öffentlichen Anhörungen ein Wortprotokoll, das selbstverständlich allen Interessierten zur Verfügung gestellt wird. Dann beginnen wir mit Frau Dr. Arnade - ich bitte Sie, direkt zu beginnen.

Dr. Sigrid Arnade (ISL): Herzlichen Dank für die Einladung zu dieser Anhörung und die Gelegenheit, Stellung zu nehmen. Ich begrüße es, dass die drei Oppositionsfraktionen diese Anträge gestellt haben und damit die gesetzlichen Verpflichtungen aus der Behindertenrechtskonvention und auch aus anderen Selbstverpflichtungen der Bundesregierung ernst nehmen, nämlich mehr Barrierefreiheit im öffentlichen Verkehr, im Bauen und im Wohnen herzustellen. Ganz besonders begrüße ich die Regelungen oder die Vorschläge in den Anträgen von SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN zum Verkehr, dass nämlich bei der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN nochmal Wert darauf gelegt worden ist, Fernbusse barrierefrei zu gestalten. Wie Sie vermutlich alle wissen, soll das Personenbeförderungsgesetz jetzt verabschiedet werden ohne entsprechende Regelung. Das verstößt gegen geltendes Recht, nämlich gegen die Behindertenrechtskonvention. Das kann nicht sein. Der Fernbusverkehr wird eingeführt, um Menschen, die nicht viel Geld haben, das Reisen zu ermöglichen. Es kann nicht sein, dass behinderte Menschen, die nachweislich wenig Geld haben, die nächsten 10 bis 15 Jahre davon ausgeschlossen werden, und dass man so sehenden Auges einen Gesetzesverstoß begeht. In dem Antrag der Fraktion der SPD begrüßen wir besonders die barrierefreie Gestaltung von Flugzeugen und Online-Ticketbuchungen und auch die Verankerung des Verschlechterungsverbots bei der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung hinsichtlich vorhandener Barrierefreiheit von Bahnhöfen. Wir regen an, dieses Verschlechterungsverbot noch zu erweitern. De facto ist es so, dass teilweise z. B. Flugzeuge durchaus eine barrierefreie Ausstattung haben, die aber in neueren Modellen wieder zurückgebaut wird. Das ist mir letztes passiert. Bei Singapore

Airlines buche ich immer gerne, weil die bislang die einzige Airline waren mit einer Toilette, wo ich mit Rollstuhl herankomme und ich dann sogar das Glück habe, die Tür hinter mir schließen zu können. Kürzlich flog ich wieder mit Singapore Airlines, mit einem neueren Modell, und es gibt keine entsprechende Toilette mehr. Bei solchen Sachen müsste es ein Verschlechterungsverbot geben. In Berlin ist vorgesehen, die Busse, die im Moment alle regelmäßig mit Kneeling ausgestattet sind, zu verschlechtern und aus Kostengründen nur noch auf Anfrage so auszustatten. Das kann man sich denken, dass das nicht funktionieren wird.

Im Antrag der Fraktion der SPD begrüßen wir auch, dass auf Taxen Bezug genommen wird. Wir regen an, das als Regelangebot zu verankern. Es geht. Zum Beispiel in London oder auch in australischen Städten sind die Taxen so ausgestattet, dass man sie auch als Rollstuhlfahrer nutzen kann, ohne irgendeinen Sonderfahrtdienst bestellen zu müssen und sich wieder als etwas Besonderes outen zu müssen. Das ist möglich. Warum geht das nicht in Deutschland? Wir begrüßen auch, dass in den Ausbildungen entsprechende Vorschriften verankert werden sollen, dass Architektinnen und Architekten, Ingenieurinnen und Ingenieure und auch entsprechende Lehrlinge aus dem Baugewerbe die Anforderungen der Barrierefreiheit erfüllen müssen oder dazu etwas lernen. Das fordern wir seit mindestens 20, 30 Jahren. Bisher ist noch nichts passiert. Derzeit werden Architekten ausgebildet, ohne irgend etwas von Barrierefreiheit zu wissen. Wie lange soll das eigentlich noch so gehen? Es bringt auch überhaupt nichts, das immer wieder zu fordern, wenn dann nichts passiert. Es wird höchste Zeit, dass endlich in dem entsprechenden Curricula zu verankern. Und bitte nicht vergessen, auch Juristinnen und Juristen fortzubilden. Denn solange wir Richterinnen und Richter in Verwaltungsgerichten sitzen haben, die nicht entsprechend Ahnung haben, treffen die falsche Entscheidungen. Das ist ein Signal in die vollkommen falsche Richtung.

Ganz wichtig ist es bei alledem, behinderte Menschen und ihre Verbände einzubeziehen. Da gibt es auch eine entsprechende Begründung im Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, was wir sehr begrüßen. Die Verbände müssen aber auch in die Lage versetzt werden, das zu leisten. Neben mir, meine Nachbarin Frau Engel, macht das hier zum Beispiel in ihrer hauptberuflichen Zeit. Ich sitze hier ehrenamtlich. Es kann nicht sein, dass immer die Selbstvertretungsverbände alles nur in ihrer ehrenamtlichen Zeit leisten sollen, aber dann auch die Fachkompetenten sein sollen. Das schaffen wir zwar immer

noch, aber es könnte auch besser und mit mehr Ressourcen ausgestattet sein.

Ellen Engel (Deutsche Bahn AG): Zunächst vielen Dank für die Einladung. In allen Anträgen ist natürlich Bahnverkehr ein ganz wesentlicher Anteil. Dieser ist auch ein Teil der täglichen Mobilität für mobilitätseingeschränkte Reisende. Ich nutze gerne die Gelegenheit, einfach kurz aufzuzeigen, wo wir zehn Jahre nach dem Behindertengleichstellungsgesetz stehen. Wir haben am 27. April 2012 das zweite Programm zur Barrierefreiheit vorgestellt und gehören zu den wenigen Eisenbahnverkehrsunternehmen, die in den letzten zehn Jahren ein Programm aufgestellt haben und jetzt das zweite. Zeitgleich dazu haben wir auch eine 5-Jahres-Bilanz erstellt, inwiefern und mit welchen Maßnahmen wir das erste Programm umgesetzt haben. Für mich ganz wichtig in dem Zusammenhang, auch für meine Kollegen, ist die Zusammenarbeit mit Betroffenen, mit behinderten Menschen. Wir haben vom Deutschen Behindertenrat benannte Mitglieder in einer Arbeitsgruppe, die uns begleiten bei allen Maßnahmen, die wir zur Barrierefreiheit umsetzen. So haben wir in der 5-Jahres-Bilanz auch Maßnahmen niedergelegt, die wir gemeinsam entwickelt haben, z. B. das Redesign der ICEs der ersten Generation. Dort haben wir bereits barrierefreie Aspekte umgesetzt und gemeinsam auch die Lastenhefte für die zukünftigen Zugprodukte entwickelt. Die Bilanz umfasst alle Geschäftsfelder, also auch den Nahverkehr. Wir haben in den letzten 15 Jahren 9 Mrd. Euro in neue Fahrzeuge investiert. Die Problematik ist für uns natürlich immer: wir müssen uns auch an den Anforderungen der Aufgabenträger ausrichten. Wir erhalten Ausschreibungen und setzen Barrierefreiheit nach der europäischen Richtlinie der TSI PRM um. Maßnahmen der Barrierefreiheit, die darüber hinausgehen, setzen wir nur dann um, wenn der Aufgabenträger sie fordert. Dort ist für uns ganz wichtig, dass wir auch zu einheitlichen Standards kommen, die für alle gelten, und auch uns dann im Wettbewerb die Möglichkeit geben, gleich aufzusetzen.

Bahnhöfe haben wir ca. 5.500, und wir können etwa hundert pro Jahr entsprechend umbauen. Da ist für uns ganz wichtig, dass wir dort auch Unterstützung erhalten, wie z. B. im Zuge des Konjunkturprogrammes. Dort konnten wir rund 300 Mio. Euro in rund 2.000 Bahnhöfen investieren, auch in kleine und mittlere Bahnhöfe. Rund 41 Bahnhöfe wurden barrierefrei erschlossen, viele Aufzüge getauscht und Fahrstufen durch neuere Modelle ersetzt. Das sind Programme, mit denen wir die Bahnhöfe auch schneller umgestalten können. Wir haben zurzeit etwa 3.800 von 5.400 Bahnhöfen stufenlos erschlossen, so dass Sie sehen, bei einer

Schlagzahl von 100 pro Jahr haben wir noch einige Jahre vor uns.

Das zweite Programm umfasst den Zeithorizont bis 2015 und betrifft gerade auch die neuen Züge. Ende 2012 werden wir erstmals im Fernverkehr Züge bekommen, die eine fahrzeuggebundene Einstiegshilfe haben und vielfältige Aspekte der Barrierefreiheit beinhalten: Von taktilen Leitsystemen über Haltestangen in größeren Gangbereichen, Haltegriffe an den Sitzen und Reservierungsanzeigen in den Kopfstützen der Züge. Für die Zielgruppe der sehbehinderten Menschen sind diese viel besser zu lesen, auch taktil ertastbar. Auch im Internet setzen wir vielfältigste Maßnahmen um. Wir haben dort seit Anfang März erstmals Gebärdensprachenvideos, die gehörlosen Menschen entsprechend aufzeigen, wie sie zu ihrem Ticket kommen. Auch die wichtigsten Fragen rund um die Bahncard, unsere Angebote oder auch die Fahrgastreueverordnung werden entsprechend beantwortet. Das sind alles Maßnahmen, bei denen wir am Anfang stehen, die sukzessive weiter vorangehen. Für uns ist die Umsetzung von Barrierefreiheit ein ganz wichtiges Ziel, das wir in den nächsten Jahren zunehmend forcieren werden.

Dr. Helmut Grossmann (BAR): Sehr geehrter Herr Vorsitzender, meine sehr geehrten Damen und Herren, vielen Dank für die Einladung. Barrierefreiheit braucht Aufmerksamkeit. Ohne Barrierefreiheit keine Inklusion, keine selbstbestimmte Teilhabe, kein nachhaltiges Bauen. Barrierefreie Mobilität und barrierefreies Wohnen sind vergleichsweise junge Aufgaben. Beachtliche Fortschritte sind bereits erzielt. Wir dürfen uns aber nicht zufrieden zurücklehnen. Es besteht noch erheblicher Nachholbedarf bei vorhandenen Verkehrsanlagen und im Wohnungsbestand. Auch neue Bauten und Einrichtungen erfüllen längst nicht immer die Anforderungen inklusiver Nutzung. Öffentlichkeitsarbeit ist notwendig. Wir haben gerade in unserer Arbeitsgruppe „Barrierefreie Umweltgestaltung“ zehn Gebote der Barrierefreiheit erarbeitet. Diese präsentieren das komplexe Gesamthema Barrierefreiheit einmal in sehr knapper Form und direkter Ansprache. Für den Bereich des öffentlichen Nahverkehrs enthält das VDV-Handbuch „Barrierefreier ÖPNV in Deutschland“ geeignete Positivbeispiele. Es wird aufgrund eines BMVBS-Forschungsprojekts aktualisiert und in diesem Jahr neu herausgegeben.

In den vorliegenden Anträgen ist eine Vielzahl von Forderungen aufgeführt. Die Anträge geben einen nahezu umfassenden Überblick über das Verbesserungspotenzial. Wir sind allerdings der Auffassung, dass angesichts des Umfangs des Forderungskatalogs Prioritäten gesetzt werden

sollten. Für die Umsetzung notwendiger Maßnahmen können Fristsetzungen sinnvoll sein. Zu ergänzen wären noch Forderungen in Bezug auf Sicherheitsbelange behinderte Menschen. Um den Bedarf beim barrierefreien Wohnungsbau und altersgerechten Umbau gerecht zu werden, ist eine Ausweitung des Förderungsumfanges erforderlich. Im Jahre 2004 wurden die Auswirkungen des Behindertengleichstellungsgesetzes auf die Bereiche Bau und Verkehr umfassend untersucht. Es ist an der Zeit, eine aktualisierte Wirkungsanalyse aufgrund der derzeitigen Vorgaben und aufgrund der bisherigen Erfahrungen zu erstellen. Die Ergebnisse wären dann Grundlage für künftige zielführende Entscheidungen. Gesichertes Erkenntnis ist, dass die Umsetzung, die umfassende Herstellung der Barrierefreiheit im öffentlichen Personennahverkehr, eine Fortsetzung der nachhaltigen Finanzierung bedingt. Mein Schlusssatz: Barrierefreiheit – Design für alle bringt Nutzen für alle! Vielen Dank.

Dr. Christian Lieberknecht (GdW): Auch von meiner Seite herzlichen Dank für die Gelegenheit, hier Stellung zu nehmen zu den Anträgen der drei Fraktionen. Wir haben eine schriftliche Stellungnahme eingereicht, auf die ich verweise. Wir haben das nicht nur als GdW gemacht, sondern uns auch abgestimmt mit anderen immobilienwirtschaftlichen Spitzenverbänden, mit denen wir seit vielen Jahren in der Bundesvereinigung Spitzenverbände der Immobilienwirtschaft (BSI) zusammenarbeiten. GdW selber: das ist der Bundesverband deutscher Wohnungs- und Immobilienunternehmen, ca. 3.000 Wohnungsunternehmen, davon 2.000 Wohnungsgenossenschaften, 750 kommunale und öffentliche Gesellschaften, 50 kirchliche und der Rest ca. 200 privatwirtschaftliche. Wichtig ist vielleicht noch eine Zahl, dass wir 30 % des Mietwohnungsbestandes in Deutschland repräsentieren. Gleich zu Beginn sei vorausgeschickt: Wir unterstützen nachdrücklich das Ziel, dass für Menschen mit körperlicher und geistiger Beeinträchtigung eine gleichberechtigte Teilhabe in allen Lebensbereichen erzielt und unterstützt werden muss. Wir versuchen das auch als Verband, aber natürlich insbesondere vor Ort, in den Wohnungsunternehmen. Denn das generelle Ziel unserer Unternehmen ist natürlich, die Mieter so lange wie möglich in ihren Beständen zu halten. Das ist auch das Ziel der Mieter, so lange wie möglich in ihren angestammten Wohnungen, aber auch in ihrem Wohnumfeld zu verbleiben. Deshalb müssen die Wohnungen sowie das Umfeld so lange wie möglich attraktiv gehalten und gemacht werden, damit dieses Ziel erreicht werden kann, was ja auch ein gesamtwirtschaftlich sinnvolles und wichtiges Ziel ist. Der Bedarf ist allerdings sehr hoch. Wenn wir auf

die KDA-Studie, also die Studie des Kuratoriums Deutsche Altershilfe aus dem letzten Jahr schauen, dann hat die einen aktuellen Bedarf von 2,5 Mio. Wohnungen festgestellt, die barrierefrei oder barrierearm ausgestattet sein müssten. In wenigen Jahren sind wir dann schon bei 3 Mio. Wohnungen. Das ist natürlich eine Menge, die nicht von heute auf morgen umgerüstet werden kann. Dann kommt natürlich der Faktor Geld wieder ins Spiel, aber auch der Faktor Kapazität, was Ingenieurleistungen zum Beispiel angeht. Für uns steht natürlich der Umbau des Bestandes im Vordergrund. Da kann viel erreicht werden. Der Neubau ist im Vergleich zu dem, was wir an Wohnungsbestand in Deutschland haben, eher marginal. Deshalb muss man hier auch klar differenzieren. Im Neubau ist vieles möglich. Es gibt eine Musterbauordnung, die wir nachhaltig unterstützen in ihren Anforderungen in Paragraph 50. Es gibt aber im Bestand eben sehr viele technische und auch ökonomische Schwierigkeiten, die überwunden werden müssen und die nicht in jedem Einzelfall überwunden werden können. Wir versuchen als Unternehmen die aktuelle Nachfrage zu befriedigen und auch die zukünftigen Bedarfe und Nachfragen abzuschätzen mit Hilfe von externen Studien. Das tun wir dann in der Umsetzung mit Portfolioanalysen und Konzepten. Wir unterstützen als Verband die Unternehmen mit Gutachten, die sich z. B. mit Geschäftsmodellen im vernetzten Wohnen beschäftigen. Wir haben aktuell beim BBSR einen Antrag eingereicht zur Evaluierung von AAL-Projekten (Ambient Assisted Living-Projekten), was ein anderes Wort für vernetztes Wohnen ist. Wir wollen diese Evaluierung, wenn das angeschoben worden ist, irgendwann auch auf europäischer Ebene fortsetzen, dort vernetzt mit unserem europäischem Dachverband.

Konzeptvernetztes Wohnen setzt sich bei uns aus drei Maßnahmebereichen zusammen. Das ist einmal die barrierearme Anpassung des Bestandes, ein ganz wichtiger Punkt. Auch mit kleineren Schritten kann man sehr viel erreichen. Es muss und kann auch nicht immer die barrierefreie Gestaltung sein. Das andere sind technische Assistenzsysteme. Das dritte sind spezifische Dienstleistungen, die wir natürlich im Umfeld auch anbieten. Ich verweise auf unsere Stellungnahme.

Alexander Rychter (VdW-RW): Vielen Dank Herr Vorsitzender, herzlichen Dank auch für die Einladung. Jeder vierte Haushalt in Nordrhein-Westfalen wohnt in einem unserer Mitgliedsunternehmen. Ich würde gerne die Punkte von Herrn Dr. Lieberknecht vom GdW an der einen oder anderen Stelle ergänzen. Neben dem Klimawandel ist der demografische Wandel

die zentrale Herausforderung für die Wohnungswirtschaft. Unsere Unternehmen sind bemüht, unseren Mietern Wohnraum zur Verfügung zu stellen, der ein selbständiges, selbstbestimmtes, bezahlbares Wohnen im Alter ermöglicht. Wir haben es vor diesem Hintergrund außerordentlich bedauert, dass der Bund nach nur zwei Jahren aus dem KfW-Programm 455 ausgestiegen ist. Dieses Programm war aus unserer Sicht ein sehr gutes Programm. Dass es jetzt von der KfW einfach fortgeführt wird, halten wir für wichtig. Besser wäre es, wenn der Bund diese Aufgabe wieder mit übernehmen würde. Vor diesem Hintergrund begrüße ich außerordentlich die Hinweise, energetische mit altersgerechter Förderung zu verzahnen. Wir haben dafür in Nordrhein-Westfalen im Rahmen der NRW-Förderung aktuell 850 Mio. Euro. Da liegen die Probleme zwar auch im Detail, hier werden die Unternehmen dann auf den Einzelfall heruntergebrochen. D. h. man fordert von ihnen Barrierefreiheit bei der Bestandssanierung, weiß aber, das ist nicht leistbar. Dann müssen Unternehmen eben einzeln nachweisen, wo das nicht geht. Das ist sicherlich nicht zielführend. Wir sind der Auffassung, der Wohnungsbestand muss anders gemessen werden als der Wohnungsneubau. Im Wohnungsbestand ist das Ziel Barrierearmut, Barrierefreiheit. Das ist machbar. Das war mit dem KfW-Programm, auch den Einzelmodulen, vom Sinn her angelegt. Ich erinnere auch nochmal daran, das Programm ist entstanden, weil es damals im Normenausschuss eben nicht möglich war, einen dritten Teil für den Wohnungsbestand zu regeln. Die Einzelmodule haben das ermöglicht. Ich habe das auch in den Vorlagen gelesen, die Barrierefreiheit z.B. beim betreuten Wohnen als Qualitätskriterium voraussetzen. Auch das machen wir in Nordrhein-Westfalen. Das Land hat ein entsprechendes Qualitätssiegel, aber auch hier differenzieren wir: Für den Wohnungsneubau ist selbstverständlich Barrierefreiheit maßgeblich, für den Wohnungsbestand - in Anlehnung an die KfW-Kriterien - Einzelmodule. Das halten wir in dieser Differenzierung für außerordentlich notwendig. Was den Wohnungsneubau betrifft, wir haben es in § 49 der Landesbauordnung geregelt: ab zwei Wohneinheiten ein Geschöß barrierefrei. Das ist sicherlich richtig, dass man nicht in der Gesamtheit im Wohnungsneubau - auch wenn er auf niedrigem Niveau liegt - barrierefrei bauen sollte, man wird eben ein Stück weit teurer. Differenziert sehe ich es allerdings da, wo es sich um geförderten Wohnungsneubau handelt: Wo der Staat öffentliches Geld gibt, kann er meiner Meinung nach mehr verlangen als im frei finanzierten Bereich.

Dr. Volker Sieger (IbGM): Sehr geehrter Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren, vielen

Dank für die Einladung. Die heute vorliegenden Anträge verdeutlichen die Vielschichtigkeit des Themas Barrierefreiheit. Sie verdeutlichen aber auch, dass ungeachtet dessen, was schon geschafft wurde, in vielen Bereichen noch Handlungsbedarf, in manchen Bereichen sogar ganz akuter Handlungsbedarf besteht. Sie alle wissen, dass die Barrierefreiheit in der UN-Behindertenrechtskonvention verankert ist, sowohl in Artikel 9 als auch in Artikel 3. Was häufig vergessen oder übersehen wird, ist, dass in Artikel 4 auch die Vertragsstaaten sich verpflichtet haben, bestehende Gesetze und Verordnungen und sogar Gepflogenheiten und Praktiken aufzuheben oder zu ändern, die eine Diskriminierung darstellen. Das führt mich zu dem ersten von drei Punkten, die ich heute neben meiner Stellungnahme kurz ansprechen möchte, nämlich das Personenbeförderungsgesetz. Durch die geplante Änderung des Personenbeförderungsgesetzes werden wir mit dem Fernlinienbus zukünftig eine Verkehrsart in Deutschland haben, die es bislang hier de facto nicht gab, mit wenigen Ausnahmen. Fernlinienbusse werden weitgehend in Hochflurbauweise verkehren, womit eben einer großen Zahl behinderter Menschen der Zugang von Anfang an verwehrt wird. Auch die derzeit existierende einschlägige EU-Verordnung zu diesem Thema verhindert das nicht, weil dort nämlich keine Eingriffe in die Busstruktur vorgesehen sind. Nehmen wir also Artikel 4 der Behindertenrechtskonvention ernst, wonach sogar bestehende Gesetze und Verordnungen zu ändern sind, um Diskriminierung zu beseitigen. Dann frage ich mich natürlich, wie es sein kann, dass ein Gesetz dergestalt geändert wird, dass es vom ersten Tage seiner Gültigkeit an Diskriminierung von Menschen mit Behinderungen fördert. Aus meiner Sicht müssen hier im weiteren Gesetzgebungsverfahren dringend Änderungen vorgenommen werden. Zumindest bei der Beschaffung vollkommen neuer Fernlinienbusse darf es aus meiner Sicht auch keine Übergangsvorschriften geben. Sie müssen von vornherein beispielsweise mit fahrzeuggebundener Einstieghilfe ausgerüstet sein.

Der zweite Punkt, den ich ansprechen möchte, ist eine aus meiner Sicht zum Himmel schreiende Diskriminierung, und die betrifft die nicht vorhandene Barrierefreiheit im Flugverkehr. Das betrifft Rollstuhlfahrer, aber auch andere Menschen, die ähnlich in der Mobilität eingeschränkt sind, also Menschen, die beispielsweise mit dem Rollator unterwegs sind. Diese müssen sich auch heute schon von fremden Personen in das Flugzeug hineintragen lassen, obwohl sie das in den eigenen vier Wänden, im Zug oder auch im Bus eigentlich selbständig oder mit vertrauten Assistenten können. Das alleine ist schon ein

diskriminierender Vorgang. Ein weiterer Punkt, bei dem akuter Handlungsbedarf besteht, ist die Tatsache, dass es in der Regel keine barrierefreien Bordtoiletten gibt, so dass für viele Menschen mit Behinderungen weite Teile Europas und der ganzen Welt verschlossen bleiben. Sie alle möchte ich darum bitten, sich gedanklich einmal damit auseinanderzusetzen, wie lange Sie aushalten können, ohne auf die Toilette zu gehen. Wenn Sie dann die Flugzeit nehmen, das Einchecken, die Sicherheitskontrolle und das Ein- und Ausladen, dann wissen Sie ungefähr Bescheid über den Radius, der Menschen mit schweren Behinderungen zur Verfügung steht, um die Welt zu erkunden. Ich weiß, dass dieses Problem national nicht zu regeln ist. Daher bin ich aber der Ansicht, dass es dringend notwendig ist, gerade von deutscher Seite aus, hier eine europäische Initiative zu starten. Es ist nämlich so, dass alle 27 Mitgliedstaaten der EU sich auf den Standpunkt stellen, national können wir nichts regeln. Von daher glaube ich, dass es der Bundesrepublik Deutschland gut zu Gesicht stünde, eine entsprechende Initiative für eine Änderung der Fahrzeugausstattung auf europäischer Ebene zu initiieren.

Als dritten Punkt zum Bereich Wohnen: Die Vorlage der Musterbauordnung durch die Bauministerkonferenz und die Musterliste der technischen Baubestimmungen führen dazu, dass wir dem demografischen Wandel auch weiter hinterher hinken werden. Nach neuesten Prognosen ist es so: Selbst wenn wir heute alle neuen Wohnungen barrierefrei bauen würden, würden wir den prognostizierten Bedarf nicht abdecken können. Von daher glaube ich, dass auch die neue Musterbauordnung weit im alten Denken verhaftet ist und dass auch hier der Bund Einfluss nehmen sollte, um entsprechende Änderungen der Praxis auch in den Bundesländern, die für das Bauen zuständig sind, herbeizuführen.

Sigurd Trommer (BAK): Vielen Dank, Herr Vorsitzender. Meine sehr geehrten Damen und Herren. Als Präsident der Bundesarchitektenkammer möchte ich zu unserer schriftlichen Stellungnahme noch drei Punkte vertiefen. Das erste sind die Architekten mit ihren unterschiedlichen Fachrichtungen, die Städtebauer, die Hochbauer, die Landschaftsplaner und die Innenarchitekten. Sie decken im Grunde genommen das ab, was man eine Schlüsselfunktion für die Gestaltung unseres Lebensraumes nennen kann. Da spielt natürlich die Frage, behindertengerecht und barrierefrei zu bauen, eine große Rolle. Architekten sind sehr eingespannt. Sie sind in Körperschaften des öffentlichen Rechts gegliedert. Das heißt, sie haben auch eine öf-

fentliche Aufgabe. Insofern haben sie auch für diese Frage von Barrierefreiheit eine besondere Aufgabe. Sie haben eine vorgeschriebene Berufsausbildung, mindestens 4 Jahre plus 2 Jahre Praktikum. Erst dann ist es möglich, dass sie in die Kammer eingetragen werden und damit sie überhaupt die Berufsbezeichnung Architekt tragen können. Man kann also sagen, von der Ausbildungsseite und auch von der praktischen Anforderung her ist alles getan. Wir gehen als Kammern auch in die Ausbildungsseite hinein, in die Dekanekonferenzen etc.. Meine Damen und Herren, das ist das eine, die Voraussetzung schaffen. Das andere ist das praktische Leben. Curricula sind eine weitere theoretische Voraussetzung. Aber ich möchte praktisch sagen: Wenn ein Erstsemester oder eine Erstsemesterstudentin einmal eine Rollstuhlexkursion vormittags durch die eigene Studienstadt macht, dann werden Sie das Thema Barrierefreiheit in diesen jungen Menschen eingebrannt haben. Daher meine Bitte: Praktisch tätig sein, Behindertenverband ran an die Uni und sagen: Lieber Herr Professor, wir stellen unsere Rollstühle bereit, wir kommen auch für 2 Stunden an einem Vormittag im ersten Semester oder im zweiten Semester. Lasst uns durch die Stadt gehen. Das zweite, was ich Ihnen sagen möchte, sage ich Ihnen als Stadtbaurat, der ich 33 Jahre in Städten die Verantwortung hatte. In den Städten, in denen ich tätig war, haben wir immer einen Vertreter des Behindertenverbandes im Bauausschuss gehabt – immer. Und ich habe jedes Hochbauvorhaben in meiner Stadt den Behindertenverbänden vorgelegt, um mit ihnen abzusprechen, ob das in Ordnung ist oder was man dabei verändern kann. Das waren außerordentlich praktische Erfahrungen. Ich kann Ihnen sagen, dass uns manchmal – und da habe ich einen riesigen Respekt gewonnen – die Vertreter der Verbände gesagt haben: „Herr Trommer, das ist überkandidelt, das brauchen Sie nicht. Da können Sie auch ein bisschen weniger machen.“ Das ist hervorragend, man darf nicht die Gegensätze so hochspielen, sondern muss versuchen, die Interessen zu vernetzen. Das ist das erste, was ich sagen möchte: Architekten hervorragend theoretisch ausgebildet, aber von der praktischen Seite kann da noch viel mehr kommen.

Das zweite, was ich sagen möchte, ist, dass wir bei der praktischen Arbeit sehr auf das Gesamtgesellschaftliche abstellen müssen. Ich verdeutliche das an einem Beispiel: Wenn man eine Behindertenrampe an einem Bahnhof baut, dann kann es sein, dass sie – ich sage mal eine Zahl – zu drei Prozent auch von Mobilitätsbehinderten genutzt wird. Aber da fahren die Kofferkulis, da fahren die Kinderwagen, vielleicht fährt auch mal ein Skateboarder rauf und runter.

Diese Einrichtungen gehören zum gesamtgesellschaftlichen Outfit. Das ist nicht nur für eine Gruppe der Gesellschaft. Wir müssen das insgesamt, in den Wohnungen, im öffentlichen Raum, für die gesamte Gesellschaft machen. Und das muss ins Bewusstsein der Bevölkerung rein, dann wird es auch akzeptiert. Das dritte sind die Finanzen, meine sehr geehrte Damen und Herren. Wenn wir im Modernisierungsbereich – und die Kollegen aus der Wohnungswirtschaft haben das schon angesprochen – in einen Altbau der 50er oder 60er Jahre 1.000 Euro pro Quadratmeter reinstecken, um ihn energetisch aufzupolieren – dann rechnen Sie sich mal aus: 1.000 Euro mal 2,5 Prozent pro Jahr, das sind 25 Euro pro Quadratmeter jedes Jahr, die ich über die Miete wieder einspielen muss. Selbst in Bonn – das ist meine Stadt, wo ich zuletzt Stadtbaurat war – haben wir noch Mieten von 3,40 Euro, wo Mieter seit 40 oder 50 Jahre in den Wohnungen leben. Jetzt rechnen Sie mal aus, was da passieren muss. Und jetzt sage ich noch: das geht gar nicht, einen Altbau behindertengerecht irgendwie ein bisschen anzupassen; da kommt noch die Politik ins Spiel, meine sehr verehrten Damen und Herren. Die Frage, ob es richtig ist Bauten der 50er und 60er Jahre überhaupt noch anzupacken, oder ob wir nicht sagen müssen, diese Bauten sind 70 Jahre alt, die können sowieso vielleicht nur noch 20 oder 30 Jahre durchhalten. Bei diesen Bauten muss man zu einem großen Teil überprüfen, ob es nicht besser ist, sie abzureißen, und dafür Neubau zu hinzustellen. Beim Neubau ist diese Kostenfrage nicht das Entscheidende. Ich sage Ihnen auch, warum die Wohnungswirtschaft – ich bin da auch im Ehrenamt engagiert – von sich aus dieses Thema nicht hochspielen kann: Wenn ich ein Mehrfamilienhaus mit 80 Wohnungsmietern habe und sage, ich reiße das ab. Was denken Sie denn was da passiert? Die Leute sagen: „Du bist wohl verrückt geworden? Hier wohnen wir 40 Jahre. Das kommt überhaupt nicht in Frage“. Dann stehen Sie da – ein riesiges Theater, Presse, man wird beschimpft usw. Da muss eine politische Vorgabe gemacht und gefragt werden: Ist es richtig, dass wir in dem Wohnungsbestand, der 60, 70 Jahre alt ist, das halbe Geld reinpumpen, was der Neubau kostet? Schönen Dank, meine Damen und Herren.

Vorsitzender: Vielen Dank. Als nächstes kommen wir zu den Fragen der Abgeordneten. Kollege Vogel, Sie haben das Wort.

Abg. Volkmar Vogel (CDU/CSU): Meine sehr verehrten Damen und Herren Sachverständigen, Herr Vorsitzender. Als erstes noch eine Frage: Bleibt es dabei, dass wir Bau und Verkehrsbereich teilen? Oder dass wir beide Komplexe in den Fragen einbauen können?

Vorsitzender: Es gibt da ganz unterschiedliche Wünsche. Wir kommen hoffentlich zu 2 Runden. Ich würde sagen, es entscheiden die Abgeordneten selbst, welche Fragen sie stellen.

Abg. Volkmar Vogel (CDU/CSU): Gut, vielen Dank. Dann bleibe ich in diesem Fall erst einmal im Baubereich. Ich will eines zum Ausdruck bringen: Ich denke, die heutige Anhörung ist wieder Ausdruck dessen, was unser gemeinsames Anliegen ist, nämlich die Fragen der Barrierefreiheit nicht isoliert voneinander zu betrachten, sondern immer im Gesamtkontext, auch mit den anderen Bereichen des Umfeldes, mit dem wir zu tun haben. Für meine Fraktion ist klar, die Gesetzeslage ist eigentlich eindeutig. Wir wissen aber auch, dass zwischen Gesetzeslage und praktischer Umsetzung Lücken klaffen. Das war für uns der Ausgangspunkt dafür zu sorgen, dass auch mit dem Kabinettsbeschluss vom April letzten Jahres ein Aktionsplan auf den Weg gebracht worden ist, hier diese Lücken zu verkleinern bzw. zu schließen. Die Anträge, die jetzt von den anderen Fraktionen vorliegen, gehen da in die gleiche Richtung. Insofern besteht dort nicht sehr großer Dissens, sondern in dem Gesamtanliegen – nämlich diese Lücken zu schließen – Übereinstimmung. Trotz alledem eine Frage an diejenigen, die die Möglichkeiten zum barrierefreien Wohnen zur Verfügung stellt, an Herrn Dr. Lieberknecht. Und eine Frage an diejenigen, die die Nutzer vertritt, Herr Dr. Sieger. All das, was es umzusetzen gilt, ist natürlich mit hohen Kosten verbunden, die – darüber sind wir uns einig – nicht in ganz kurzen Zeiträumen zu schultern sind. Meine konkrete Frage deswegen an Sie beide: Übergangslösungen, Alternativlösungen, die sich auf Barrierearmut beziehen, ohne den zwingenden DIN-Vorschriften der Barrierefreiheit zu genügen: Ist das ein geeignetes Mittel, das man anwenden könnte, um sowohl die finanziellen Probleme im Griff zu behalten als auch den berechtigten Bedürfnissen nachkommen zu können? Die Frage der technischen Systeme, die ja auf den jeweiligen Einzelfall ausgerichtet sind, auf die individuelle Notwendigkeit: Ist das ein geeignetes Mittel, um hier den berechtigten Mobilitäts- und Wohninteressen gerecht zu werden? Und die Fragen eines Dienstleistungsangebotes, das ja auch damit verbunden ist, dass es Menschen geben muss, die dafür zu Verfügung stehen. Ist das eine hilfreiche Alternative dort, wo Barrierefreiheit sofort oder mittelfristig nicht umgesetzt werden kann?

Vorsitzender: Wer möchte beginnen? Herr Dr. Lieberknecht.

Dr. Christian Lieberknecht (GdW): Vielen Dank, Herr Vogel, für die Frage. Wir haben uns in unserer Stellungnahme zu den Kosten geäußert, in Bezugnahme auf ein Gutachten des KDA vom letzten Jahr. Die Zahlen muss ich nicht wiederholen, sie sind auf Seite 4 unten wiedergegeben. Die gestellten Fragen kann ich eigentlich durchgehend bejahen. Denn das ist, was wir schon tun. Beim barrierearmen Umbau im Bestand ist sehr viel möglich. Kleinigkeiten, Schwellen abbauen, Wohnungszugangsbarrieren, etwas verbreiterte Türen, im Bad eine ganze Menge von Umbauten. Um ein paar Zahlen nochmal zu nennen: Die Anzahl der Wohnungen, die barrierearm oder barrierefrei sind, liegt im Moment bei ungefähr 300.000 Wohneinheiten. Das hört sich erst mal sehr wenig an, und es muss natürlich auch noch mehr werden. Nach den Plänen, die unsere Unternehmen haben, und aus unserer Statistik heraus wird sich die Zahl in den nächsten 1-2 Jahren auf 350.000 erhöhen können - prozentual ein nicht unerheblicher Sprung. Immer noch weit weg von den 2,5 Millionen, aber man muss hier sehen, dass diese 2,5 Millionen natürlich insgesamt den ganzen Wohnungsbestand betreffen, also auch die selbstnutzenden Eigentümer und nicht nur den Bereich der GdW-Unternehmen. Als GdW-Unternehmen haben wir hier ungefähr 5 Prozent des Bestandes in diesem Bereich „barrierearm und barrierefrei“ hergerichtet. Bundesweit sind das ungefähr 1,5 Prozent. Hier kann man mit geringem finanziellen Einsatz sehr viel tun. Das Gleiche gilt auch für Assistenzsysteme. Da sind wir natürlich im engen Kontakt mit der Wissenschaft, mit der Forschung, um da auch eine Preisreduzierung über einen Wettbewerb hinzubekommen, damit es nicht nur einzelne Anbieter und monopolartige Strukturen gibt, die bestimmte Angebote machen, sondern damit man einen Wettbewerb hinbekommt und dadurch eine Kostenreduzierung.

Assistenzsysteme sind natürlich sehr unterschiedlich. Man kann zum Beispiel eine Art Lichtkorridor vom Bett ins Bad herrichten, der nachts den Weg weist. Es gibt technische Assistenzsysteme, die eine Art Überwachungsfunktion durchführen, wenn der Nutzer das möchte. Dabei sind natürlich auch immer der Datenschutz und die Persönlichkeitsrechte zu beachten. Das heißt, es werden bestimmte Signale von Übertragungsgeräten an eine Zentrale gesendet, so dass der in der Wohnung allein Lebende sicher sein kann, dass bestimmte Dinge, die ihm widerfahren, auch gemeldet werden und dass ihm dann geholfen werden kann. Das sind nur zwei Beispiele. Es gibt noch eine Vielzahl von Beispielen, wie man mit solchen Assistenzsystemen helfen kann. Und die Dienstleistung, also der dritte Bereich dessen,

was wir vernetztes Wohnen nennen, ist oft in Kooperation mit Wohlfahrtsverbänden sehr gut möglich, auch kostengünstig. Ein interessanter Aspekt ist vielleicht noch zu nennen: Der Zugang von AOK, Volkssolidarität und anderen, die betreutes Wohnen unterstützen, ist oft sehr eingeschränkt wegen der Parkplatzsituation vor den Gebäuden. Hier muss man daran denken, auch in dem Bereich Barrierearmut und Barrierefreiheit zu schaffen, um diese Dienstleistungsangebote besser nutzbar zu machen. Das sind nur ein paar Schlaglichter, aber insgesamt ist Barrierearmut im Bestand herstellbar. Barrierefreiheit nur in Teilen, und auch das nur mit sehr hohen Kosten.

Vorsitzender: Vielen Dank. Als nächstes hat Herr Dr. Sieger das Wort. Ich bitte auch bei der Beantwortung, dass die Experten etwas an die Zeit denken. Vielen Dank.

Dr. Volker Sieger (IbGM): Ich bin ein großer Befürworter von barrierereduzierenden Maßnahmen im Bestand. Ich mag den Begriff Barrierearmut nicht, weil er suggeriert, dass dahinter ein Standard steckt. In Wirklichkeit ist es ja so, dass Barrierearmut letzten Endes ein Konzept ist, nämlich ein Bündel an barrierereduzierenden Maßnahmen. Das Bündel kann groß oder klein sein, das hängt davon ab, wie der Bestand aussieht, also welche Bausubstanz da ist und welche Möglichkeiten es gibt. Ich glaube, da müssten auch die Wohnungsbaunehmen in ihrem Portfolio schauen, dass sie hier vielleicht mehr machen dafür in anderen Bereichen möglicherweise weniger. Das ist die eine Sache. Ich glaube aber schon, dass man über Barrierearmut, barrierereduzierende Maßnahmen im Bestand usw. nur dann wirklich ernsthaft diskutieren kann, wenn man gleichzeitig bereit ist, das Wenige, was an Neubauten entsteht, in großem Maße barrierefrei zu gestalten. Der Entwurf der neuen Musterbauordnung – die ab nächstem Sommer gelten soll – ist im alten Denken verhaftet, indem man sagt: Eine Etage soll barrierefrei sein. Aber überlegen Sie mal: Wenn die Prognosen sagen, selbst wenn wir alle Etagen im Geschosswohnungsbau barrierefrei machen, kommen wir an den prognostizierten Bedarf nicht heran - dann sagen wir: Na ja, eine barrierefreie Etage - in der Regel das Erdgeschoss - soll barrierefrei im Neubau sein. Das finde ich, ist eindeutig zu wenig. Damit hinkt man dem demographischen Wandel hinterher. Das bedeutet auch, dass Menschen mit Behinderung vor dem Hintergrund der UN-Behindertenrechtskommission demnächst alle im Erdgeschoss leben müssen. Auch das muss man ja mal dazu sagen. Ich gehe nicht so weit zu sagen: Der Bestand muss jetzt barrierefrei hergestellt werden. Ich bin schon der Ansicht, dass ein Bündel

an barrierereduzierenden Maßnahmen mit zusätzlichen Mitteln des Bundes – so wie es ja auch schon einmal war – durchgeführt werden soll. Aber auch Neubauten barrierefrei in großem Stil. Ich habe bei entsprechenden technischen Systemen oder auch Dienstleistungen keine Probleme, glaube aber schon, dass man auch konstatieren muss, dass bei Modernisierungen letzten Endes für den unbekannteten Nutzer modernisiert wird. Man kann nicht sagen: Wir modernisieren ein älteres Haus und der Mieter, die Mieterin bleibt im Umbau drin wohnen oder zieht hinterher wieder zurück, so dass man auf das Individuum abstellen könnte. Sondern man muss für den unbekannteten Nutzer, die unbekanntete Nutzerin bauen. Von daher glaube ich schon, dass es sinnvoll ist zu sagen: Die Wohnungsbauunternehmen haben ein Portfolio, mit dem sie hier und da weniger barrierereduzierende Maßnahmen machen und dort dafür tatsächlich den Zugang zu allen Etagen herstellen für den unbekannteten Nutzer, die unbekanntete Nutzerin. Darin sehe ich eine Möglichkeit, auch was den Bestand angeht.

Vorsitzender: Vielen Dank. Als nächstes die Kollegin Gottschalck.

Abg. Ulrike Gottschalck (SPD): Zunächst einmal möchte ich mich recht herzlich bedanken, auch für Ihre schriftlichen Stellungnahmen, die alle sehr informativ waren, anregend auch für uns, zum Nachdenken. Ich bedanke mich auch für viel Lob, das wir bekommen haben für unseren Antrag. Da möchte ich jetzt auch gar nicht auf die Punkte eingehen. Wir wollen ja keine Lobhudelei machen. Aber es gibt ein paar Anmerkungen von Ihrer Seite zu unseren Anträgen, wo Sie sagen da fehlt eventuell noch etwas, oder man könnte noch etwas vertiefen. Da möchte ich einmal eine Frage stellen an Frau Dr. Arnade. Und zwar hat sie in ihrer Stellungnahme angeregt, dieses Universaldesign viel mehr in den Vordergrund zu stellen. Wir haben es eben auch gehört, von Herrn Trommer, diese ganze Geschichte einfach viel mehr zu leben. Denn es ist eben für alle Menschen interessant und nicht immer nur auf Menschen mit Behinderung abzuheben. Deshalb meine Frage im Hinblick auf das Universaldesign: Sie sagen ja, Sie würden sich eine überfraktionelle Arbeitsgruppe wünschen, die dort Ziele erarbeitet. Da wäre ich Ihnen sehr dankbar, wenn Sie uns nochmal erläutern könnten, welche genauen Wünsche, welche Anforderungen und insbesondere auch Ziele Sie sich von dieser Arbeitsgruppe erhoffen.

An Herrn Dr. Sieger hätte ich die Frage im Hinblick auf das KfW-Programm. Sie haben ja in Ihrer Stellungnahme auch ausgeführt, dass 2 Millionen Wohnungen fehlen. Es gibt unter-

schiedliche Expertenannahmen. Ich denke mal, wir können davon ausgehen, dass 2,5 Millionen fehlen werden. Was können wir tun? Was müssen wir tun, als Politik, aus Ihrer Sicht? Das würde ich natürlich auch gerne die anderen Herren noch fragen, aber wir haben ja ein strenges Regiment hier... Deswegen die Frage an Sie: Was können wir tun, um auch dieses Programm fortzuführen? Was müssen wir aber insbesondere tun, um auch an die privaten Vermieter ranzukommen, an die Hobbyvermieter? Ich weiß, die Wohnungswirtschaft, die Verbände machen da schon sehr viel. Aber wir haben es eben auch mit vielen so genannten Hobbyvermietern zu tun. Welche Anreize können wir schaffen, um da etwas hinzubekommen?

Vorsitzender: Vielen Dank, Frau Kollegin. Frau Dr. Arnade, Sie haben das Wort.

Dr. Sigrid Arnade (ISL): Danke für diese Frage. Zunächst etwas zum universellen Design. Das geht über die Barrierefreiheit hinaus. Barrierefreiheit ist sicherlich die Grundlage, aber es geht nicht mehr um altengerecht, kindgerecht oder behindertengerecht, sondern „universal design“ ist eben Planung für alle Menschen. Das müsste sich wirklich durchsetzen, dass generell das „universal design“ angestrebt und umgesetzt wird, dass es dazu Normentwicklung gibt und das auch in den Ausbildungscurricula verankert wird. Wir hatten in unserer Stellungnahme angeregt, dass eine fraktionsübergreifende Arbeitsgruppe mit behinderten und nicht behinderten Fachleuten und auch mit dem Bundeskompetenzzentrum „Barrierefreiheit“ sich zusammensetzt und einen Aktionsplan Barrierefreiheit erarbeitet. Der sähe – nach unserer Ansicht – so aus, dass eben eine Bestandsaufnahme gemacht wird in den verschiedenen Bereichen Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, die verglichen wird mit den Vorgaben der Behindertenrechtskonvention. Und dass man daraus Ziele definiert, ganz konkrete legislative und sonstige Maßnahmen formuliert, mit Fristen unterlegt, Verantwortlichkeiten und Instrumente zur Evaluation festlegt und das eben regelmäßig überprüft. In Norwegen gibt es zum Beispiel so einen Plan, und der wird auch alle paar Jahre aktualisiert, um – jetzt ist das Ziel 2025 – überall das „universal design“ realisiert zu haben. Auch da müssen wir in Deutschland das Rad nicht neu erfinden, sondern können gucken, was andere machen. Ich würde gerne noch auf Ihre Frage eingehen, was man mit privaten Vermietern machen könnte. Ich denke, die Behindertenrechtskonvention verpflichtet dazu, auch private Rechtsträger zur Barrierefreiheit zu verpflichten. Deutschland hat sich dazu verpflichtet, alle legislativen und sonstigen Maßnahmen zu ergreifen, dass auch private Rechtsträger die

Barrierefreiheit umsetzen. Deutschland zuckt da immer zurück und sagt: Nein, da haben wir Angst davor, wir wollen nicht in die Wirtschaft eingreifen, und oh weh! Aber in den USA zum Beispiel ist das geschehen, und es ist nichts passiert. Und den USA kann man wirklich nicht nachsagen, dass sie besonders wirtschaftsfeindlich seien. Aber die haben eben diesen Bürger- und Menschenrechtsansatz verinnerlicht, dass alles für alle Bürgerinnen und Bürger zugänglich sein muss. Und insofern muss man logischerweise alle privaten Leute, die irgend etwas anbieten, auch zur Barrierefreiheit verpflichten. Dazu sind die Gesetzgeber aufgefordert.

Vorsitzender: Vielen Dank. Herr Dr. Sieger.

Dr. Volker Sieger (IbGM): Zunächst einmal zum KfW-Programm: Ich glaube, dass der Bund hier letzten Endes nicht darum herum kommen wird, in dieses Programm wieder mit erklecklichen Mitteln einzusteigen. Das ist meine feste Überzeugung. Ansonsten wird der gesamte demographische Wandel in einem Desaster enden, um das mal so auszudrücken. Was den Wohnungsbereich angeht, glaube ich aber auch, dass Informationen über Zugang, Mittel und Standards in einer Art kommuniziert werden müssen, dass die Menschen letzten Endes darüber automatisch Bescheid wissen. Wir haben in der vergangenen Zeit viele Anfragen von Menschen gehabt, die sich dazu z.B. nach einem Unfall erstmals Gedanken gemacht haben und die sich erkundigt haben, wo sie Förderungen für den individuellen Fall herbekommen. Die Erfahrung ist, dass über das KfW-Programm so gut wie niemand Bescheid wusste. Wenn man nicht zu seiner Hausbank geht, die einem sämtliche Förderprogramme – egal ob energetischer oder barriere-reduzierender Natur – auflistet, stößt man nicht darauf. Eine Popularisierung des Ganzen – natürlich nur dann, wenn entsprechende Mittel vorhanden sind – halte ich für enorm wichtig. Ich glaube, dass diese Popularisierung dann auch einen Ertrag hat, der den Hobbyvermieter – wie Sie es ausgedrückt haben – anspricht. Denn es ist so, dass man auch vor dem Hintergrund der altersmäßigen Entwicklung davon ausgehen kann, dass nahezu jeder Hobbyvermieter Menschen in seinem familiären oder sonstigen Umfeld hat, die schon heute auf barriere-reduzierende Maßnahmen angewiesen sind. Ich glaube schon, dass dafür eine gewisse Sensibilisierung da ist. Nur mit den Instrumenten umzugehen ist – glaube ich – vielen Leuten nicht möglich. Einfach weil sie vielleicht darüber nicht Bescheid wissen. Ich bin allerdings wie Frau Arnade der Ansicht, dass man im Bereich von Neubauten auch private Vermieter verpflichten kann, – spätestens ab der 3. Wohnung – ausgenommen also die eigene, und möglicherweise

noch die für Sohn oder Tochter, Vater, Mutter oder Schwiegervater, Schwiegermutter - bei Neubauten Maßnahmen zur Barrierefreiheit umzusetzen. Hier glaube ich schon, dass man nicht so zurückhaltend sein sollte, wie wir das heutzutage noch sind.

Vorsitzender: Vielen Dank. Als nächstes hat der Kollege Körber das Wort.

Abg. Sebastian Körber (FDP): Vielen Dank, Herr Vorsitzender, meine sehr verehrten Damen und Herren. Ich glaube Frau Arnade und Herr Großmann haben anfangs einen wichtigen Punkt dargestellt. Wir müssen uns einfach vor Augen führen, dass wir dazu beitragen müssen, dass die Barrieren in den Köpfen abgebaut werden. Deshalb finde ich den Begriff des „Design for all“ extrem wichtig, denn es betrifft nicht nur ein paar Rollstuhlfahrer, wie das manchmal leider manche Menschen oder Kollegen glauben. Sondern es betrifft – ich glaube – fast ein Viertel aller Menschen, die kurzfristig mobilitätseingeschränkt sind oder aufgrund der demographischen Entwicklung davon einmal betroffen sein können, Kinderwagenfahrer, es betrifft einfach viele Menschen mehr. Deshalb habe ich zwei konkrete Fragen, zum einen an Herrn Trommer und zum anderen an Frau Engel. Fangen wir vielleicht mit der Deutschen Bahn an. Ich war – wie wahrscheinlich sehr viele Kollegen von mir – schon oft an Bahnhöfen zu Gast und habe mir dort den Stand der Barrierefreiheit angeschaut und mit Entsetzen festgestellt, wie der Zustand teilweise ist. Barrierefreie Toiletten? Wenn es eine Stufe hochgeht, da braucht man sich nicht erst in den Rollstuhl hineinsetzen, um zu wissen, dass es nicht funktioniert. Ich bekomme dann sehr oft – ich weiß nicht wie es den Kollegen geht – Briefe der Bahn. Da kann man sich fragen, wie viel Gehalt da drinnen steckt. Oftmals wird gesagt: Ja, im Jahr soundso wird der Bahnhof komplett barrierefrei ausgebaut. Deshalb an Sie, Frau Engel, konkret die Frage: Welche temporären, kurzfristigen Lösungen, gerade zur Barrierereduzierung, lässt denn die Bahn zu? Was ist geplant, um auch mal schnell und nicht erst in 20 oder 30 Jahren einen Bahnhof barrierefrei zu machen? Was natürlich das erklärte Ziel sein muss. Da tut die Bahn ja auch schon einiges, das will ich gar nicht in Abrede stellen. Die zweite Frage an Herrn Trommer, aus der Sicht des Architekten, der die gesamte Stadt sicherlich im Blick hat. Wo müssen wir als erstes – wir können uns beliebig viel Geld vorstellen, was man hier einsetzen kann, was auch sicher gebraucht wird – wo können und wo müssen wir als erstes ansetzen, um eine Barrierereduktion zu erreichen? Im ÖPNV oder im Bereich des privaten Wohnungsbaus? Was würden Sie hier sagen?

Vorsitzender: Vielen Dank, Herr Körber. Frau Engel.

Ellen Engel (Deutsche Bahn AG): In Bezug auf Zwischenlösungen ist es bei Bahnhöfen im Bestand immer etwas schwieriger. Es gibt natürlich vor Ort immer mal kleinere Initiativen, dass man auch mal versucht, Stufen mit Rampen zu entschärfen, bevor der Bahnhof in größerem Umfang angegangen wird. Grundsätzlich sind die Maßnahmen so angelegt, dass man natürlich anhand der Zahl der Reisenden plant. Also wir haben ja auch im Programm diese Tausenderregelung definiert. Es ist für uns, um auch die Zahl von 5.400 Bahnhöfen in den Griff zu bekommen, ein Ansatzpunkt gewesen, dass man dann gemeinsam mit Landesverkehrsministerien und den Aufgabenträgern schaut, welche Bahnhöfe in den nächsten Jahren vom Aufkommen an Reisenden her modernisiert werden sollen. Ansonsten kann man in der Tat nur versuchen, vor Ort kleinere Lösungen zu finden. Aber im Bestand ist es wirklich sehr schwierig. Bei Fahrzeugen wird bei Redesign-Maßnahmen immer abgewogen, was wir umsetzen können, das auch wirtschaftlich tragbar ist. Zum Beispiel beim ICE-Redesign haben wir auf die fahrzeuggebundene Einstiegshilfe verzichten müssen, einfach vor dem Hintergrund, dass uns der Hersteller gesagt hat: „Das ist ein Eingriff in die Statik. Wir können die Folgekosten, die dann auf Euch zukommen, wenn Ihr all diese Züge mit einer fahrzeuggebundenen Einstiegshilfe entsprechend ausstattet, nicht abschätzen“. Aber kleinere Maßnahmen, wie zum Beispiel taktile Piktogramme, sind nachgerüstet worden, oder auch sonstige Markierungen. Was wirklich einfach umzusetzen ist, wird dann auch gemacht.

Vorsitzender: Vielen Dank! Herr Trommer!

Sigurd Trommer (BAK): Herr Körber, vielen Dank für die Frage! Ich beantworte das mal als Städtebauer, die gibt es ja auch bei den Architekten, aber auch als Praktiker, als Stadtbaurat. Ich denke, das Allerwichtigste – eher aus psychologischen Gründen – ist, dass die öffentlichen Einrichtungen, die Bund, Länder und Gemeinden vorhalten, entsprechend ausgestattet sind. Das ist die Vorbildwirkung. Der Staat möchte etwas für seine Gesellschaft machen und dann muss er auch voran gehen. Und nichts ist so schlimm, wie wenn an einem Rathaus oder einer Bücherei vorne ein Schild steht „Behindertenrampe auf dem Hof“. Das ist nicht in Ordnung. Die Gesamtgesellschaft - das, finde ich, ist ja hier schon gut erörtert worden - muss insgesamt mit diesem Thema umgehen. Deswegen haben öffentliche Einrichtungen Vorbildfunktion. Das zweite sind die Mobilitätssysteme in einer Stadt. Da ist es

wieder ganz wichtig, Prioritäten zu bilden. Ich nenne Ihnen auch da mal ein Beispiel aus meiner Erfahrung. Wir hatten in Bonn das Thema, alle Haltestellen behindertengerecht auszubauen. Eine U-Bahn mit einem Fahrstuhl auszustatten bedeutet Kosten von 3,5 Millionen Euro. Die Behindertenverbände haben dann gesagt: „Bis Ihr die alle ausgebaut habt, da sind wir schon nicht mehr da. Nehmt dieses Geld, was Ihr dafür bereitstellen wollt und kümmert Euch erst mal um die vielen tausenden von kleinen Dingen, die das Leben beschweren, bevor Ihr an diese großen Sachen rangeht“. Und diese vielen kleinen Dinge beziehen sich beispielsweise auch auf den ganzen Busbetrieb, die Busse usw. Da geht viel mehr als bei diesem „irren“ Aufwand, den man zum Beispiel bei unterirdischen Verkehrsanlagen hat.

Das Dritte ist das Wohnen und Arbeiten. Und da möchte ich noch auf einen Punkt eingehen, weil ich glaube, dass es hier sehr wichtig ist, Anreize zu schaffen. Das ist ja auch gesagt worden: mit dem Finanzbedarf sozusagen auch einen goldenen Zügel auszuwerfen, um den Wohnungseigentümern, den Gesellschaften Hilfestellung anzubieten. Wir haben sowohl in der Städtebauförderung als auch in der energetischen Förderung durch wissenschaftliche Gutachten einen revolvierenden positiven Effekt nachgewiesen. Das heißt, ein Euro in der Städtebauförderung bedeutet acht Euro Auslösung im privaten Bereich. Jetzt vereinfache ich das mal, verzeihen Sie mir, dass ich nicht ganz so präzise bin*. Aber acht Euro im privaten Bereich, hiervon 19 % Mehrwertsteuer, sind rund 1,60 Euro. Wenn ich einen Euro da hinein investiere, aus Steuermitteln, kommen über den privaten Bereich fast 1,60 Euro zurück. Im energetischen Bereich gibt es Studien, die sprechen sogar von 1:12. Also, sich dort zu engagieren.... Und ich glaube, es ist ein Thema der Gesamtregierung und des Bundestages, in diesem Bereich mehr Mittel bereitzustellen, weil die nicht nur sehr segensreich wirken, sondern weil die auch diesen revolvierenden Effekt haben.

Vorsitzender: Vielen Dank! Als nächstes Kollege Dr. Seifert!

Abg. Dr. Ilja Seifert (DIE LINKE.): Es hat etwas mit der Barrierefreiheit bzw. nicht vorhandenen Barrierefreiheit in diesem Raum zu tun, dass ich auch hier oben sitzen muss. Aber es hat ja was für sich, man sieht das Publikum. Ich hätte sehr viele Fragen an viele, eigentlich fast an alle Sachverständigen. Das ist ja leider nicht zu machen. Aber trotzdem möchte ich zwei Vorbemerkungen machen, Herr Trommer. Selbstverständlich weiß ich, dass Architekten lieber neu bauen als sich im Bestand irgendwas ein-

fallen zu lassen. Ich war lange genug mit einer Architektin verheiratet. Ich weiß, wie die denken. Ich weiß auch, dass Baustadträte es gut finden, wenn die örtlichen Behindertenverbände sagen: „Macht doch nicht das Große, fangt mal mit dem kleinen Zeug an“. Das weiß ich auch. Und dennoch müssen die U-Bahnen gemacht werden und irgendwann muss man anfangen und nicht sagen: „Das machen wir am Sankt-Nimmerleins-Tag“. Diese Haltung ist unter dem Aspekt, den wir hier besprechen - Behindertenrechtskonvention, Anspruch auf umfassende Teilhabe - nicht akzeptabel. Jetzt aber zu dem, was ich gern fragen möchte. Es geht mir schon darum: Was kann der Bund denn im Baubereich tun? Die Frage geht zunächst mal an Herrn Dr. Grossmann.

Wir haben vorgeschlagen, im Baugesetzbuch festzulegen, dass Barrierefreiheit verbindlich ist und nicht der Bauordnung der Länder allein unterliegt. So wie es vom Bund her vorgeschrieben ist, dass man einen Blitzableiter auf das Dach baut und niemand fragt, ob das denn nicht vielleicht unsinnig ist, so kann man auch vorschreiben, dass Barrierefreiheit im Neubau selbstverständlich sein muss. Und zwar überall und nicht mit irgendwelchen Quoten oder dergleichen. Also was hindert uns daran, das zu tun? Wie können Sie sagen, dass hundertprozentige Barrierefreiheit sogar unter Umständen hinderlich sein kann? Behindertensituationen treten in allen Lebensbereichen und in allen Klassen und Schichten auf. Also es gibt selbstverständlich auch sehr gut betuchte Menschen, die eine barrierefreie Wohnung brauchen, wie eben auch Arme. Die zweite Frage ist im Verkehrsbereich angesiedelt. Herr Sieger, Sie haben ja schon darauf hingewiesen, was es für durchaus erhebliche Probleme mit der Einführung neuer Fernbuslinien gibt. In welchem anderen Verkehrsbereich sehen Sie denn noch große Defizite? Ich frage mal: Wie sieht es denn mit Fahrgastschiffen aus? Wie viele Taxen in einer Stadt, wie viel Prozent der Taxen müssten barrierefrei sein, um auch dieses Beförderungsmittel für Menschen mit Behinderung so anzubieten, wie alle anderen es auch haben, also so, wie es die Behindertenrechtskonvention verlangt? Wie kommen wir im Verkehrsbereich überall dazu, dass jedes Verkehrsmittel von jedem Menschen so benutzt werden kann, wie es sich gehört?

Vorsitzender: Dann fangen wir mit Herrn Dr. Grossmann an, an den der erste Fragenkomplex ging!

Dr. Helmut Grossmann (BAR): Herr Dr. Seifert, vielen Dank für die Frage! Durch die UN-Behindertenrechtskonvention haben wir ja

einige grundlegende Änderungen. Ich bin der Auffassung, dass künftig nach und nach alle Gesetze, die in irgendeiner Form die Infrastruktur oder den Betrieb betreffen, im Verkehr oder im Wohnen, einen Passus haben werden, der sich mit Barrierefreiheit, mit behindertengerechter Ausführung befassen wird. Ich halte es auch für sinnvoll, das in das Baugesetzbuch zu übernehmen. Ich kann allerdings im Moment nicht sagen, ob das jetzt der geeignete Zeitpunkt dafür ist. Ich hatte in meiner Stellungnahme vorgeschlagen, Prioritäten zu bilden und für diese Prioritätenbildung vorab eine Wirkungsanalyse der derzeitigen gesetzlichen Grundlagen und Erfahrungen zu machen. Sicherlich wird es nicht machbar sein, alles auf einmal zu machen. Ich halte also sehr viel davon, die Behinderten zu beteiligen, bei allen Prozessen, bei Regelwerken, bei Planungen. Aber ich kenne auch aus der Erfahrung, dass die Vertreter der Behinderten manchmal von der Kapazität einfach – Frau Dr. Arnade hat es auch angesprochen, hauptamtliche / ehrenamtliche Arbeit – überfordert sind, zu allen Bereichen kurzfristig sachverständig Stellung zu nehmen. Also auch wenn man eine Klausel ins Baugesetzbuch aufnehmen würde, dass man zum Beispiel bei jedem Bebauungsplan jetzt die anerkannten Behindertenverbände beteiligen müsste, wäre es wieder ein Kapazitätsproblem. Sicherlich muss das irgendwann angegangen werden. Aber ich weiß nicht, ob das jetzt schon der richtige Zeitpunkt ist. Ob es zwingend für alle Bereiche ins Baugesetzbuch hineingeschrieben werden kann, dass dort das barrierefreie Bauen verlangt wird, dafür fehlen mir die rechtlichen Grundlagen. Also da wäre sicherlich ein Jurist gefragt, der sich damit intensiv befasst hat.

Vorsitzender: Vielen Dank, Herr Dr. Grossmann. Herr Sieger, Sie haben das Wort!

Dr. Volker Sieger (IbGM): Herr Seifert, Sie haben nach einem kurzen Überblick über die verschiedenen Verkehrsarten gefragt. Bei Fahrgastschiffen muss ich aktuell passen, das muss ich einfach zugeben. Aber ich möchte trotzdem zwei Punkte aufgreifen. Ich glaube, über das Thema Bahn ist viel gesprochen worden. Da sind die Probleme ganz offenkundig, und letzten Endes, was in vielen anderen Bereichen überhaupt nicht der Fall ist, ja sogar als Dissenspunkt im neuen Programm der DB aufgeführt. Also ich denke mir, dort ist klar, wo der Schuh drückt. Ich möchte ganz explizit auf den Bereich der Taxen eingehen. Es ist leider so, dass die Bundesländer, die die Möglichkeit hätten, Taxen in den ÖPNV zu integrieren, dies praktisch nicht tun. Das ist unsere Erfahrung. Es wäre möglich, dies von Seiten der Bundesländer durch entsprechende Rechtsverordnungen zu

machen. Es wäre aber darüber hinaus auch möglich, im Bereich der Nahverkehrspläne der Kommunen hier die Taxen einzubinden, also in dem Falle dann auch barrierefreie Taxen im Bereich von flexiblen Bedienungsformen und Ähnlichem. Da gibt es einige Aufgabenträger, die das machen, aber das ist, was die Masse angeht, letzten Endes marginal. Ich glaube, hier in diesem Bereich sind wir noch weit hinten. Ich muss allerdings auch sagen, dass hier die Möglichkeiten für die Bundesländer bestehen und eben seit Jahren nicht genutzt werden. Frau Dr. Arnade hat es angesprochen, in anderen Ländern, also in Großbritannien, ist es relativ unproblematisch, sich auf der Straße ein entsprechendes Taxi anzuhalten und damit dorthin zu fahren, wo man hinfahren will. Ich denke mir, dass da in Deutschland noch einige Schritte getan werden müssen, muss allerdings auch sagen, dass hier auch die Länder wirklich, allein was die konzeptionellen Überlegungen angeht, weit „hinter der Musik“ herlaufen.

Vorsitzender: Vielen Dank! Als nächstes Kollegin Wagner!

Abg. Daniela Wagner (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Zunächst einmal ist für mich nochmal mehr als deutlich geworden, wie wichtig es wäre, das Programm „Altersgerecht umbauen“ wieder aufleben zu lassen, mit Bundeszuschüssen zu versehen, weil gerade für die selbstnutzenden Eigentümer und die Kleinvermieter das oft den entscheidenden Impuls gibt, selber tätig zu werden. Wenn dann noch durch Aufklärung dafür Sorge getragen wird, dass das Kopplungsprinzip beachtet wird, das heißt, dass man beides macht, energetisch sanieren und altersgerecht umbauen, dann hilft es auch noch, die Kosten etwas im Griff zu behalten. Das nur als Vorbe-merkung.

Ich möchte mich mit meiner Frage an Herren Dr. Sieger und Herrn Trommer von der Bundesarchitektenkammer wenden, und zwar im Hinblick auf die Musterbauordnung. Die Musterbauordnung enthält ja durch die Möglichkeit der Baugenehmigungsfreistellung - in manchen Länderbauordnungen auch für bis zu Zehngeschosser, in Hessen, glaube ich, bei Vorliegen eines Bebauungsplanes, versteht sich - eine ungeheure Bedeutung, gerade auch im Hinblick auf Barrierefreiheit und Barrierearmut. Im Neubau werden wir eher von Barrierefreiheit reden, bei der Bestandssanierung eher von Barrierearmut. Das haben Sie ja auch schon zutreffend umschrieben. Es wird bei Altbauten nicht zu 100 Prozent alles umzusetzen sein, was heute von einem Neubau an Anforderungen zu erfüllen ist und auch ohne Schwierigkeiten zu erfüllen ist. Ich möchte von Ihnen wissen, was

Sie eigentlich von der Idee halten, dass man Wohngebäude mit mehr als einer Wohnung von dieser Möglichkeit der Baugenehmigungsfreistellung durch die Bundesländer ausnimmt. Denn das ist ja ein ganz entscheidendes Moment, ein ganz entscheidender Schlüssel zur Erzwingung einer Barrierefreiheit im Neubau und einer Barrierearmut in der Bestandssanierung. Sie kommen ja in Ihren verschiedenen Stellungnahmen zu durchaus unterschiedlichen Gewichtungen der Rolle der Musterbauordnung. Da hätte ich gerne noch ein bisschen was von Ihnen gewusst oder nochmal eine Antwort auf die Frage: Halten Sie es nicht für sehr wichtig, dass in der Musterbauordnung genau diese Möglichkeit, dem via Landesbaurecht zu entkommen, entsprechend geändert wird?

Vorsitzender: Vielen Dank! Wer mag beginnen? Herr Trommer, Herr Sieger?

Sigurd Trommer (Bundesarchitektenkammer): Wenn Sie mir das Wort geben, schönen Dank! Also ich bin da ein bisschen gespalten, weil sich auf der einen Seite natürlich der Berufsstand der Architekten freut, wenn es Deregulierung gibt und nicht alles so kompliziert wird. Auf der anderen Seite bin ich ja nun auch ein Architekt, der lange im kommunalen Bereich war, der „Bauordnungschef“ letzten Endes gewesen ist und wo man eigentlich auch sagt, das ist eine wichtige öffentliche Aufgabe, dass das Bauen so gemacht wird, dass es für die Gesellschaft wirklich gut ist und dass der Einzelne sich unter dieser Forderung auch stärker einbinden muss. Ich denke, dass die Frage von Barrierefreiheit in einem abgesicherten Rahmen, natürlich auch über die Musterbauordnung, ein eigenes Kriterium darstellen kann. Und die kommunalen Spitzenverbände, das wäre nochmal ein Punkt – Herr Folkert Kiepe vom Deutschen Städtetag ist heute leider nicht da - sollten hier mit den Ländern darüber sprechen, wir haben gerade einen Demographiegipfel gehabt usw. Also, wir wollen auf dieses Thema verstärkt setzen, ob man nicht diese Barrierefreiheit - insbesondere sprechen wir Neubaumaßnahmen an - als einen Extratbestand abprüfen kann, beispielsweise bei der Abschlusskontrolle, bei der Endabnahme eines Bauwerkes. Und dann geht es natürlich auch von vornherein. Da würde ich sagen, da kann man mehr machen. Insgesamt denke ich, dass der Weg - Sie haben es angesprochen - über die Förderanreize wahrscheinlich die größte Effektivität hat.

Vorsitzender: Vielen Dank, Herr Trommer! Herr Sieger!

Dr. Volker Sieger (IbGM): Aus meiner Sicht ist es so: Wenn man jetzt diese Frage der Freistel-

lung restriktiver handhaben möchte, wird man Schiffbruch erleiden, wenn weiterhin der Gedanke einer kompletten oder weitgehenden Deregulierung und Reduzierung der Tätigkeiten der Bauaufsicht in den Ländern vorherrscht. Es muss damit einhergehen, dass man dort bereit ist, auch entsprechende Überprüfungen vorzunehmen und dass das Personal vorhanden ist. Das ist de facto nicht der Fall. Bei Sonderbauten ist es ja ohnehin so, dass die Bauaufsicht dort auch entsprechend mitredet und auch die Barrierefreiheit eigentlich abprüfen müsste. Aber auch das passiert eben halt häufig nicht. Das heißt also bezogen auf den Wohnungsbau: Wenn man insgesamt bei den Anforderungen an die Anzahl an barrierefreien Wohnungen und bei all dem, was damit zusammenhängt, und auch bei dem, was die vollständige Einführung der entsprechenden Norm in die Liste der technischen Baubestimmungen angeht, nicht über das hinausgeht, was momentan mit dem letzten Entwurf der Musterbauordnung vorliegt, dann, glaube ich, wird die Maßnahme, diese Freistellungsmöglichkeiten zu reduzieren, vollkommen ins Leere laufen. Ich glaube, der Wille ist letzten Endes, zumindest so wie er sich in der Musterbauordnung widerspiegelt, nicht da, hier einen großen Wurf zu versuchen. Also es sind letzten Endes Formulierungen, die wir seit Jahren und Jahrzehnten haben, die jetzt auch wieder hier neu aufgelegt werden. Und ich glaube, dass dieses das eigentliche Problem ist und dass wird letzten Endes ab kommenden Sommer mit dem Inkrafttreten der Musterbauordnung – natürlich können die Länder machen, was sie wollen, aber die werden sich auch im Großen und Ganzen daran orientieren – der Mainstream in Deutschland sein. Ich glaube, dass da das ganz große Problem liegt. Der Bund wird am Ende die Auswirkungen insofern spüren, als dass er nach neuen finanziellen Mitteln gefragt wird oder dass er sich, so wie hier heute der Ausschuss, damit beschäftigen muss, weil letzten Endes die Länder durch ihre Bauministerkonferenz nicht in der Lage gewesen sind, „groß“ zu denken, was die Entwicklung einer aktuellen Musterbauordnung angeht. Ich glaube, dass da das große Problem ist.

Vorsitzender: Vielen Dank! Herr Kollege Götz, Sie haben das Wort!

Abg. Peter Götz (CDU/CSU): Vielen Dank Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren! Auch von unserer Seite nur eine Vorbemerkung: Ich glaube, hier im Saal haben alle die gleiche Position auf dem Gebiet, das wir jetzt diskutieren: dass sowohl im Bereich des Verkehrs als auch im Bereich des Bauens einiges mehr getan werden muss als in der Vergangenheit. Ich habe zwei Fragen: Eine Frage geht an Herrn Dr.

Grossmann, auch vor dem Hintergrund der Bemerkung vom Kollegen Dr. Seifert. Herr Kollege Dr. Seifert, im Baugesetzbuch, § 1 Abs. 6 BauGB, ist dieses Thema bereits an exponierter Stelle aufgenommen, das heißt, dort steht ganz konkret „die Belange behinderter und älterer Menschen sind zu berücksichtigen“. Aber die Umsetzung erfolgt nicht durch den Deutschen Bundestag und nicht durchs Baugesetzbuch auf Bundesebene, sondern, wie vorhin in der Diskussion deutlich geworden ist, durch die Landesbauordnungen der Länder. Und deshalb meine Frage an Herrn Dr. Grossmann: Haben Sie einen Überblick, wie differenziert gerade zu diesem Thema die Landesbauordnungen in den verschiedenen Ländern sind? Gibt es da eine Übersicht, gerade was das Thema der Barrierefreiheit, der Barrierearmut im Baubereich betrifft? Zweite Frage geht an Herrn Rychter. Herr Rychter hat vorhin richtigerweise gesagt, dass die KfW es in ihrer Fördersystematik inzwischen geschafft hat, die beiden Komponenten „energetische Gebäudesanierung“ auf der einen Seite und „altersgerechter Umbau“ miteinander zu kombinieren. Ich halte dies auch für den richtigen Weg, das ist auch unsere Position, die wir seit einiger Zeit auch massiv vertreten. Haben Sie konkrete Vorstellungen, wie dies auch in der Programmatik aussehen kann? Wenn Sie da vielleicht noch zwei, drei Sätze sagen könnten? Herzlichen Dank!

Vorsitzender: Vielen Dank! Herr Grossmann!

Dr. Helmut Grossmann (BAR): Vielen Dank, Herr Götz, für die Frage! Die Landesbauordnungen orientieren sich ja an der Musterbauordnung. Es gibt auch Abweichungen davon. Und das Thema Barrierefreiheit ist in allen Landesbauordnungen fest verankert, also insofern ist das bindendes Gesetz. Interessant wird es jetzt in Zukunft werden. Die Musterbauordnung der ARGEBAU wird novelliert, Herr Sieger hat da schon Punkte angesprochen. Ich möchte nochmal als positiven Punkt ansprechen, dass in der Musterbauordnung die Definition des Behindertengleichstellungsgesetzes des Bundes aufgenommen wird. Ich halte diese Definition für eine sehr glückliche Definition. Und es ist gut, wenn die in allen Bereichen, auch in Regelwerken - zum Beispiel ist sie jetzt in der DIN 18040-1 übernommen worden - einheitlich verständlich ist. Das hilft auch den Planern und den Praktikern vor Ort. Insofern ist das ein wichtiger Punkt. Was jetzt aktuell in der Diskussion ist und problematisch sein könnte: In der Musterbauordnung wird nicht vorgegeben, dass die aktuellen Regelwerke, sprich DIN 18040-1 und -2 in allen Punkten umgesetzt werden müssen, sondern es sind Abweichungen auch selbst schon in der Musterbauordnung. Und es ist jetzt spannend, zu

sehen, wie die Länder darauf reagieren, ob sie also umfassend für die Barrierefreiheit entsprechende Umsetzungen machen oder hinter den Regelungen zurückbleiben. Dankeschön!

Vorsitzender: Vielen Dank! Herr Rychter.

Alexander Rychter (VdW-RW): Vielen Dank, Herr Götz, für die Frage. Ja, in der Tat, ich halte die Verzahnung der Förderung energetischer Gebäudesanierung und des barriereerzeugten Bauens für eine ganz kardinale Frage. Wir haben in der Vergangenheit noch während der Laufzeit des alten, vom Bund bezuschussten Programms unsere Unternehmen gefragt. Wir haben festgestellt: eher gibt es im Bereich des Energetischen mehr Aktivitäten, demgegenüber deutlich weniger im Bereich des altersgerechten Modernisierens. Die Verknüpfung ergibt sich ja auch in manchen Teilgewerken innerhalb einer Wohnung, zum Beispiel im Bad: Sie tauschen vielleicht eine alte Therme aus, ersetzen sie durch einen neuen Energieträger. Da hauen Sie sämtliche Kacheln im Badezimmer runter. Wenn man die Gelegenheit nicht nutzt, um eine bodengleiche Dusche, einen unterfahrbaren Waschtisch mitzumachen, ist das eine verpasste Chance. Die Schwachpunkte, die ich sehe, nach denen Sie gefragt haben, das ist zum Einen der Punkt mit dem Ausstieg des Bundes aus dem Programm. Und wir haben Zinssätze, die konkurrieren. Wir haben im Moment eine Niedrigzinsphase. Das heißt, der Anreiz für den einzelnen Akteur, hier tätig zu werden, sich dann aber auch bestimmten Anforderungen technischer Natur zu unterwerfen, sinkt einfach, wenn er sich am Kapitalmarkt vergleichsweise günstig ohne diese Anforderungen refinanzieren kann.

Der zweite Punkt, das klang auch schon bei mehreren Fragen an, ist die Frage: Wie aktiviert man Selbstnutzer oder nicht unternehmerische Kleinvermieter? Im Moment gibt es eben keine Zuschussvariante. Das weiß ich aber aus meiner langjährigen Erfahrung: Während die unternehmerische Wohnungswirtschaft über Zinsverbilligungen erreicht werden kann, ist dies bei Einzeleigentümern oder nichtunternehmerischen Kleinvermietern nur sehr eingeschränkt der Fall. Herr Dr. Lieberknecht hat ja zu Recht darauf hingewiesen, dass wir gerade hier noch wesentlich höhere Nachholbedarfe haben. Wenn man hier mehr Aktivierung haben möchte, dann wird man um diese Zuschussfragen nach meinem Dafürhalten nicht herumkommen. Dritter Punkt ist immer auch das Ermöglichen von Einzelmaßnahmen. Es klang zwar an, man könne hier auch den Einzeleigentümer vielleicht über Ordnungsrecht motivieren. Das glaube ich so nicht. Ich vermute, dann wird es eher Verweigerungshaltungen geben. Anders aber, wenn man

mit Einzelmaßnahmen herangeht und Einzelmaßnahmen förderfähig macht. Ich vertrete die Auffassung, der Abbau jeder Barriere macht den Bestand besser und hilft.

Vorsitzender: Vielen Dank! Kollege Hacker! Vielleicht noch kurz eine Anmerkung: Frau Abg. Michalk hat sich gemeldet. Sie ist weder Mitglied des Ausschusses noch Stellvertreterin. Ich würde sagen, wir lassen ihre Wortmeldung trotzdem zu, wenn es keine Widersprüche gibt. Das Einzige, woran es scheitern könnte, ist die Zeit, weil es dann schon die dritte Runde wäre. Und ich weiß nicht, ob wir das noch schaffen. Aber wenn es zeitlich geht, dann gerne!

Abg. Hans-Joachim Hacker (SPD): Deswegen stelle ich ganz schnell meine Frage an Frau Dr. Arnade und Herrn Dr. Sieger! Menschen mit Behinderungen, mit Handicaps, sollen ja in allen Lebensbereichen Beteiligung finden. Ich stelle vor dem Hintergrund eines kursierenden Informationsmaterials aus Rheinland-Pfalz an Sie die Frage zum Thema „Teilnahme an Großveranstaltungen“, mit eigenen Erfahrungen von der Bundesgartenschau in Schwerin, wo Menschen mit Behinderungen unterschiedlicher Art dort an dieser Veranstaltung teilnehmen konnten und individuelle Fördermöglichkeiten entwickelt worden sind. Sind Sie beide der Meinung, dass man Synergieeffekte, die man hinsichtlich der Schaffung von Barrierefreiheit bei Großveranstaltungen im Einzelfall ja schon gefunden hat, verallgemeinern sollte und meinen Sie, dass man hier eine bestimmte Form entwickeln sollte, solche Standards bekannt zu machen oder Standards zu entwickeln? Dankeschön!

Vorsitzender: Vielen Dank! Frau Arnade!

Dr. Sigrid Arnade (ISL): Dankeschön für die Frage! Ich denke schon, dass es sinnvoll ist, grundsätzlich Standards zur Barrierefreiheit zu entwickeln und die auch in allen Lebensbereichen zwingend vorzuschreiben, damit niemand ausgeschlossen wird. Und letztlich hat sich die Bundesrepublik Deutschland, sowohl der Bund als auch die Länder, dazu mit der Behindertenrechtskonvention verpflichtet. Alles, was der Allgemeinheit angeboten wird, muss auch für behinderte Menschen zugänglich und nutzbar sein, sonst ist es ein Verstoß gegen die Menschenrechte, sonst ist es Ausschluss und diskriminierend. Und wenn da Synergieeffekte mit anderen Dingen nutzbar sind, ist das sinnvoll. Und es gibt jetzt auch viele gute Beispiele, Sie sprachen Rheinland-Pfalz an, die hatten die letzte Bundesgartenschau in Koblenz, die hinsichtlich Barrierefreiheit sehr vorbildlich war. Und, wie gesagt, das erleichtert dann auch an-

deren Anbietern oder Veranstaltern, so etwas nachzumachen.

Vorsitzender: Vielen Dank! Herr Sieger!

Dr. Volker Sieger (IbGM): Ich möchte auch ganz konkret auf die Bundesgartenschau in Koblenz eingehen. Also die Festung Ehrenbreitstein war früher für mich nicht zugänglich. Durch die ganzen Maßnahmen im Rahmen dieser Großveranstaltung ist das geschehen, ebenso bei der Gondel, die dort über den Rhein führt. Im Rahmen der angesprochenen Synergieeffekte, glaube ich, kann man aus solchen Projekten lernen. Man sollte aus diesem guten Beispiel auch so viel wie möglich ableiten, um eine Art Standardisierung für Großveranstaltungen hinzukriegen. Allerdings glaube ich schon, es ist ein Unterschied, ob man irgendwo ein Volksfest macht oder ob man eine Bundesgartenschau macht. Es gibt ja auch schon einige Untersuchungen zu Großveranstaltungen und ähnlichem, die man nutzen kann und wo diese guten Erfahrungen, die man gemacht hat, beispielsweise jetzt auch in Koblenz, eingeflossen sind und die man dann für die nächsten Großveranstaltungen auch wieder nutzen sollte.

Vorsitzender: Vielen Dank! Als nächstes Kollege Körber!

Abg. Sebastian Körber (FDP): Ich hätte nochmal eine Nachfrage zum Wohnungsbestand an Herrn Dr. Lieberknecht und vielleicht auch nochmal an Herrn Trommer für die planerische Seite. Ich glaube, gerade im Bereich der energetischen Sanierung können wir ganz gut im Gebäudebestand zurechtkommen, hier Ziele zu erreichen und können jetzt umgekehrt Ziele für Barrierefreiheit, Barrierereduktion im Bestand erreichen. Wie bewerten Sie gerade auch den Punkt des Ersatzneubaus noch mal? Sie vertreten ja, Herr Dr. Lieberknecht, einen großen Immobilienbestand. Schaffen wir das überhaupt? Wir wissen, wie viele Wohnungen wir noch brauchen, was wir für ein Defizit haben. Können wir das im Bestand überhaupt über Reduktionsmaßnahmen erreichen - ich habe jetzt selber ein eigenes Haus umgebaut, ich weiß, was das kostet -, schaffen wir das überhaupt oder müssen wir uns andere Möglichkeiten überlegen?

Vorsitzender: Vielen Dank! Herr Lieberknecht!

Dr. Christian Lieberknecht (GdW): Das kann ich auch kurz beantworten, mit Blick auf die Zeit: Das muss man immer vor Ort entscheiden. Ich meine, Ersatzneubau ist in vielen Fällen mit Sicherheit wichtig, Herr Trommer hat das vorhin angedeutet. Die Bestände der 50er, 60er Jahre

sind in die Jahre gekommen, sind 60, 70 Jahre alt. Und für Laufzeiten von Gebäuden, wenn man von 100 Jahren ausgeht, ist es schon relativ viel. Und es geht ja nicht nur um die physische Laufzeit von 100 Jahren, sondern es geht ja auch darum, dass man bestimmte Bestände auch einfach nicht mehr nutzbar macht und sie in dem Zustand, wie sie jetzt sind, nicht mehr attraktiv sind und die Kosten, um sie attraktiv zu machen, weit das übersteigen, was Abriss und Neubau dann an Kosten verursachen würden. Das heißt: in Einzelfällen mit Sicherheit erforderlich, trotzdem wird es nicht flächendeckend möglich sein. Natürlich können wir nicht alle Bestandsgebäude der 50er, 60er Jahre abreißen, abgesehen davon, dass es in vielen Fällen auch sehr, sehr gute Wohnlagen sind und die Mieter eigentlich mit diesen Beständen nach wie vor zufrieden sind und schwer daraus wegzubewegen sind. Herr Trommer hatte das Thema des Umzugsmanagements ja angedeutet. Insofern: Es ist sehr vieles zu machen im Bestand mit barriere-reduzierenden Maßnahmen und in Einzelfällen wird bei einer Portfolio-Analyse mit Sicherheit auch rauskommen, dass es zum Abriss und Neubau kommen muss.

Vorsitzender: Vielen Dank! Als nächster Herr Trommer!

Sigurd Trommer (Bundesarchitektenkammer): Ich würde nochmal ergänzen wollen, Herr Körber, meine sehr geehrten Damen und Herren, dass diese Denkungsart, dass wir auch den Wohnungsbestand erneuern müssen, zu wenig in der Gesellschaft vorhanden ist. Aus vielen Städten kenne ich eine zweigeschossige Bebauung aus den 50er Jahren – solche Beispiele gibt es in Bonn, die gibt es in Köln, die gibt es überall. Dort könnte man dreigeschossig oder vielleicht sogar viergeschossig bauen, und zwar mit ganz anderen Wohnungszuschnitten, auch mit anderen Höhen. Die Menschen sind in den letzten 70 Jahren auch nochmal ein bisschen gewachsen. Wir haben dort keine vernünftigen Wohnverhältnisse mehr, wo man sagen könnte, also in diesem Baubestand aus den 50er, 60er Jahren kann man jetzt nochmal gut 50 oder 60 Jahre drauflegen. Die Diskussion muss in die Gesellschaft kommen: denkt daran und prüft vorher, ob es richtig ist, nochmal den Altbestand richtig aufzubessern und mehr als die Hälfte von dem zu investieren, was der Neubau kostet, oder gleich wirklich neu zu bauen! Das muss eine Diskussion sein, die in der Politik geführt und in die Gesellschaft hineingetragen wird, und auch in die Kommunen.

Vorsitzender: Vielen Dank! Kollege Seifert!

Abg. Dr. Seifert (DIE LINKE.): Vielen Dank nochmal Herr Vorsitzender! Meine erste Frage geht auch an Herrn Lieberknecht unter dem Aspekt: Sie haben ja aufgezählt, wie viele barrierefreie Wohnungen es insgesamt gibt, wie viele in Ihrem Bestand sind und dass die Zahlen sehr unterschiedlich sind. Erstens: Gibt es da eine Aufstellung, in welchen Ländern wie viel besteht. Und zweitens: Was wäre denn an finan-ziellem Aufwand notwendig, um ihren Slogan, „Lieber Aufzug statt Auszug“ - den finde ich ja sehr gut - tatsächlich umzusetzen? Ich rede jetzt mal nicht von den Wohnungen der 50er und 60er Jahre, sondern in meiner Stadt Görlitz besteht die ganze Stadt aus Denkmal. Und dort will ich, dass die Leute bleiben können, dort will ich, dass da Aufzüge rankommen. Was muss da an finanzieller Förderung her, dass es tatsächlich in absehbarer Zeit zu einem Wohnungsbestand kommt, der barrierefrei ist, auch dafür, dass die Menschen, die dort drin wohnen, Rollstuhlfahrerinnen und Rollstuhlfahrer, mich mal zu sich einladen können. Ansonsten ist ja die Diskriminierung sogar auf der Seite der Nichtbehinderten. Meine zweite Frage geht an Frau Engel. Sie haben es vorhin gesagt, Sie haben von Ihrem neuen Programm zur Schaffung von Barrierefreiheit geredet und haben aber gesagt, dass das alles ein bisschen lange dauert, mit den 100 Bahnhöfen pro Jahr. Wie groß wäre denn der finanzielle Förderbedarf, der ja ein Konjunkturprogramm sein könnte, ein tolles Konjunkturprogramm sogar, wenn wir sagen würden: Wir wollen das Tempo verdoppeln oder verzweieinhalbfachen, also 250 Bahnhöfe pro Jahr, so dass wir in absehbarer Zeit fertig werden, auch mit den Bahnhöfen mit unter 1.000 Fahrgästen pro Tag?

Vorsitzender: Gut, wer mag beginnen? Herr Lieberknecht!

Dr. Christian Lieberknecht (GdW): Die erste Frage nach der regionalen Statistik. Also wenn es sie gibt, die Zahlen habe ich im Moment nicht hier, die kann ich Ihnen aber gerne zuliefern. Ich vermute mal, dass wir das in unserer Jahresstatistik auch regional aufgeschlüsselt haben. Ich habe jetzt nur die aggregierten Zahlen hier, also für Sachsen wird es mit Sicherheit auch eine Zahl geben, und natürlich auch für die anderen Bundesländer. Was den Förderbedarf angeht, ist es natürlich eine schwierige Frage. Da spielt einmal das Thema Denkmalschutz eine Rolle. Wenn Sie von Görlitz sprechen: Wie können wir in denkmalgeschützten Gebäuden überhaupt Barrierefreiheit im Extremfall herstellen? Es wird mit Sicherheit nochmal extrem hohe Kosten verursachen, viel höher als das, was durchschnittlich ermittelt worden ist, hier zum Beispiel in diesem schon oft zitierten KDA-Gutachten

vom letzten Jahr. Da hat man Anpassungskosten von durchschnittlich 19.200 Euro unterstellt. Das ist aber, wie gesagt, nur eine Durchschnittszahl. Aber da können wir gerne nochmal nachforschen, ob wir da nähere Werte haben.

Insgesamt muss man sagen, dass es unserer Meinung nach nicht in jedem Einzelfall möglich und auch sinnvoll ist, im Bestand eine absolute Barrierefreiheit herzustellen. Das ist weder mit privaten noch in der Kombination von privaten und staatlichen Fördermitteln möglich, weil es einfach, unserer Meinung nach jedenfalls, den Nutzen deutlich übersteigt. Und wenn ich da auch auf Herrn Sieger kurz eingehen dürfte. Er hat ja vorhin auch gesagt, man muss sich den Wohnungsbestand gut angucken, die Portfolio-Struktur, und dann auch dem Unternehmen, oder wem auch immer, überlassen, selber zu entscheiden, wo man eine Barrierefreiheit komplett herstellt - zum Beispiel in einem Vier-, Fünf-, Sechsgeschosser - und dann an einer anderen Stelle vielleicht - weil es der Bedarf eben so vorgibt - reduzierter herangeht.

Vorsitzender: Vielen Dank! Als nächstes Frau Engel!

Ellen Engel (DB AG): Herr Dr. Seifert, Sie waren ja am 27. April dabei. Herr Dr. Grube hat ja schon mal avisiert, dass Herr Dr. Zeug, unser Vorstand DB Station & Service, dabei ist, ein Konzept zu erstellen, wie viele Bahnhöfe noch barrierefrei erschlossen werden müssen und was das an Investitionen heißen würde. Also wir haben beim letzten Konjunkturprogramm etwa 300 Millionen Euro in 2.000 kleinere und mittlere Bahnhöfe investiert, im Wesentlichen für Aufzüge, Fahrtrampen und auch Kundeninformationsanlagen. Also das ist schon mal eine Zahl. Wir haben jetzt etwa noch 1.600 Bahnhöfe, die barrierefrei erschlossen werden müssen. Aber die Zahl reiche ich gerne nach, sobald das dann konkret vorliegt.

Vorsitzender: Vielen Dank! Als nächstes Kollegin Wilms!

Abg. Dr. Valerie Wilms (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! Ich möchte auf das Thema mit den Bahnhöfen auch nochmal eingehen, das eben Kollege Seifert schon angesprochen hat. Meine Frage richtet sich an Herrn Sieger. Diese Tausender-Regelung ist ja eben schon mal angesprochen worden. Nur Bahnhöfe, wo mindestens 1.000 Fahrgäste pro Tag sind, werden derzeit ja in das Programm mit einbezogen. Meine Frage wäre jetzt, Herr Sieger: Ist das eigentlich ein brauchbares Kriterium, wären wir da nicht besser bedient, wenn wir da noch ein bisschen weiter gingen, auch wenn die Bahn ja jetzt plant - na-

türlich immer unter dem Vorbehalt, sie kriegt mehr Geld, das ist ja immer der spannende Vorbehalt, obwohl wir da eine Milliarde Plus im Bereich der Infrastruktur zur Zeit haben? Also wäre es da nicht sinnvoll, sowas auf andere Füße zu stellen, sich von der Tausender-Regelung zu verabschieden - denn wir haben ja eben von Frau Engel gehört, dass wir noch 1.600 Bahnhöfe haben, die umgebaut werden müssen - und dann das ganze vielleicht in die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung mit einzubringen? Was können Sie sich da vorstellen?

Die zweite Frage betrifft das Thema Fernbusverkehr, das wir eben ganz zu Anfang mal kurz gestreift haben: Das Thema ist in dem Gesetzentwurf der Bundesregierung überhaupt nicht behandelt. In dem von SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN haben wir immerhin schon einen Hinweis drin. Welche Möglichkeiten gibt es da überhaupt? Wenn Sie das mal erläutern könnten, Herr Sieger, wie man sich das vorstellen kann. Und was würde da an Kosten überhaupt auf die Betriebe zukommen? Denn ansonsten bringt es ja nichts, Fernbusverkehr einzuführen; wir würden dann die Bahn behindertengerecht machen und den Fernbusverkehr außen vor lassen. Danke!

Vorsitzender: Vielen Dank! Zwei Fragen an Herrn Sieger. Herr Sieger, Sie haben das Wort!

Dr. Volker Sieger (IbGM): Zunächst einmal zu der Tausender-Regelung: Natürlich ist sie letzten Endes geboren worden, weil der gesamte Bereich unterfinanziert ist. Also unterfinanziert in dem Sinne, dass die Herstellung der Barrierefreiheit nach dem heutigen Tempo noch 25 bis 30 Jahre dauern würde. Nichtsdestotrotz bin ich der Ansicht, dass das Kriterium „1.000 Reisende pro Tag“, gerade wenn man in der Fläche wohnt, kein Kriterium ist, was irgendwo anders in Deutschland Gültigkeit hat. Es wird nirgendwo an die Anzahl der Nutzer die Barrierefreiheit gekoppelt, sondern was wir machen, überall im Bauen in Deutschland, egal ob es im Bahnbereich oder sonst wo ist, ist zu sagen: Dort wo etwas neu geschaffen wird, muss es barrierefrei gemacht werden, dort wo etwas im großen Stil modernisiert wird, muss es barrierefrei gemacht werden, dort wo etwas renoviert wird, da eben halt weniger - also die Unterteilung zwischen Neubauten und wesentlichen Umbauten - die eine Kategorie, und eben die anderen Maßnahmen im Bestand. Daher besteht hier im Bereich der Deutschen Bahn gegenüber allen anderen Bereichen ein Systembruch, wenn man so will. Und der ist von Anfang an leider auch durch das Eisenbahnbundesamt bestätigt worden. Aber auch dort ist

man letzten Endes unter dem Gesichtspunkt der Mangelverwaltung auf diese Lösung gekommen. Aber sie wurde von Anfang an von den Behindertenverbänden kritisiert und ist seit dem ersten Programm ja auch als Dissenspunkt hier enthalten. Ich will noch einmal sagen: Wenn ich von einem Systembruch rede, dann meine ich das wirklich so. Mir ist nicht bekannt, dass es irgendwo anders in Deutschland so etwas gibt.

Was das Personenbeförderungsgesetz angeht und die Fernbuslinien, kann ich Ihnen jetzt zwar keine Zahl sagen, was eine fahrzeuggebundene Einstieghilfe in einem Hochflurbus exakt kostet, aber ich kann Ihnen sagen, dass wir hier nicht so tun sollten, als ob das etwas völlig Neues wäre. Es gibt eine Reihe von Reisebussen, nämlich für die Anmieter, die gesagt haben, das ist es uns wert, auch Menschen im Rollstuhl, im Rollator, wie auch immer, zu befördern, die entsprechende Lifts an ihren Bussen haben. Es gibt Shuttle-Dienste, also Flughafenzubringerdienste, die so etwas haben. Und es gibt auch einige Überlandbusse, die so etwas haben. Also, es ist ja ganz interessant, dass sogar die EU-Busrichtlinie, die für Stadtlinienbusse eben Niederflurigkeit und eine Rampe vorsieht, eigentlich sagt, in dem Moment, wo man behinderte Menschen befördern will, auch mit Hochflurbussen, müssen die entsprechend ausgestattet sein. Da redet überhaupt niemand drum herum. Das heißt also, es ist im Jahre 2001 von Seiten der EU die Möglichkeit geschaffen worden oder avisiert worden, hier fahrzeuggebundene Einstieghilfen von vornherein zu berücksichtigen, gerade bei Neufahrzeugen, wenn man behinderte Menschen befördern will. Ganz offensichtlich ist es aber jetzt wohl so, dass man einfach behinderte Menschen nicht befördern will, wenn das Personenbeförderungsgesetz so umgesetzt wird, wie es zumindest jetzt erst mal als Vorlage existiert. Ich glaube nicht, dass die Kosten hier der wesentliche Faktor sind, nicht bei neu anzuschaffenden Fahrzeugen, ohne dass ich Ihnen jetzt momentan einen Preis sagen kann. Aber es ist ein völlig dem Stand der Technik entsprechendes Hilfsmittel, also so ein fahrzeuggebundener Lift, auch an Hochflurfahrzeugen.

Vorsitzender: Vielen Dank! Wir sind ein gästefreundlicher Ausschuss..., Kollegin Michalk, Sie haben das Wort!

Abg. Maria Michalk (CDU/CSU): Dankeschön für die Großzügigkeit in diesem Ausschuss! Das werde ich zu würdigen wissen. Meine Frage hat eine europarechtliche Dimension. Ich richte sie an Frau Dr. Arnade und an Herrn Grossmann: Wir haben heute gehört, die Barrierefreiheit ist in aller Munde, niemand kommt mehr daran vorbei.

Und die UN-Behindertenrechtskonvention, glaube ich schon, hat das Ihre dazu beigetragen. Nun haben wir Länder, die die Konvention unterzeichnet haben, es ist geltendes Recht und sie müssen ihre Gesetzgebung und ihre Praxis daran ausrichten. Und andere Länder in Europa, wie zum Beispiel Norwegen, wollen zunächst Gesetze einführen und beschließen und dann die Konvention ratifizieren. Jetzt die Frage: Wenn man den Vergleich mal sieht, haben wir immer wieder die Situation der Frage: Was können wir unseren Unternehmen, unseren Anbietern zumuten, um diese europarechtlichen Gesetzgebungsvorhaben, Richtlinien und andere Vorgaben umzusetzen, wenn es nicht zeitgleich oder abgestimmt mit anderen europäischen Ländern geschieht. Wie schätzen Sie da die Situation der Ist-Gesetzgebung und der Ist-Umsetzung ein, beziehungsweise wie schätzen Sie das ein, was auf uns zu kommt? Da denke ich auch nochmal an die Fernbusrichtlinie. Und in welchen Schritten können wir das im Vergleich mit anderen Ländern in Europa hier in Deutschland weiter voranbringen? Dankeschön!

Vorsitzender: Frau Arnade, bitte sehr!

Dr. Sigrid Arnade (ISL): Dankeschön! Es gab ein Treffen mit den Busunternehmen, bei dem es genau um dieses Personenbeförderungsgesetz ging. Und die Busunternehmer wünschen sich klare Vorgaben. Und sie wollen gerne die Gruppe der Behinderten oder mobilitätsbehinderten Personen auch als Kunden und Kundinnen erschließen und gerne befördern. Sie wollen aber klare Vorgaben haben. Und ich denke, da ist Deutschland generell immer ein bisschen zögerlich nach dem Motto: Oh Gott, wir dürfen den armen Wirtschaftsmenschen nicht auf die Füße treten. Gerade die Busunternehmer wollen aber einheitliche Regelungen, damit nicht ein Busunternehmer in Köln bevorteilt ist gegenüber Busunternehmern in Hamburg oder umgekehrt. Wenn, dann vielleicht in einem anderen Land. Das ist dann grenzüberschreitender Verkehr. Wenn dann in einem anderen Land vielleicht die Standards noch nicht so weit sind, dann werden sie bald auch soweit sein. In vielen Ländern sind sie ja auch viel weiter als hier bei uns, gerade in Norwegen.

Ich hatte vorhin, da waren Sie, glaube ich, noch nicht da, von einem Beispiel erzählt, dass Norwegen einen Aktionsplan zum Universal Design aufgelegt hat, auch wenn die möglicherweise – das weiß ich jetzt gar nicht – die Konvention noch nicht ratifiziert haben. Generell in Bezug auf Barrierefreiheit, auch wenn es da ein bisschen bergiger ist als bei uns, sind die weiter als wir. In Deutschland wird immer noch so vorsichtig rumtaktiert. Ich denke, das hat Deutschland nicht

nötig. Die Anbieter, die Wirtschaftsleute, die sind auch froh, wenn sie klare Vorgaben haben und wenn sie alle Menschen auch bedienen können und für ihre Kundschaft erschließen können. Wenn Deutschland es schaffen würde, sich zum Prinzip zu machen, dass jeder öffentliche Cent an die zwingende Vorgabe der Barrierefreiheit geknüpft sein muss, dann wären wir schon ein ganzes Stück weiter. Wie gesagt, in anderen Ländern geht es auch und die haben auch keinen wirtschaftlichen Nachteil davon. Ich hatte vorhin, da waren Sie auch noch nicht da, das Beispiel USA gebracht, da ist es so und da funktioniert es und die sind nicht wirtschaftsfeindlich. Dankeschön!

Vorsitzender: Vielen Dank! Herr Grossmann!

Dr. Helmut Grossmann (BAR): Dankeschön! Wir haben sicherlich im Bereich des ÖPNV und auch der Eisenbahnen, was den Bestand betrifft, noch erheblichen Nachholbedarf, aber ich finde, und das ist durch Untersuchungen bestätigt, wir brauchen uns in Deutschland bei der Umsetzung nicht zu verstecken. Unsere Lösungen im barrierefreien ÖPNV werden von anderen Ländern mit Interesse übernommen oder teilweise übernommen. Es ist zum Beispiel unsere in Dänemark übernommen worden. Oder es gibt auch praktische Beispiele, ich denke an die Einführung der Niederflurtechnik, da war Deutschland führend. Das wird übernommen. Und ich weiß definitiv, dass mit Interesse aus dem Ausland geguckt wird, was wir hier machen. Man sieht es auch daran, dass deutsche Regelungen zum großen Teil in europäische Fachregelungen aufgenommen worden sind. Die sogenannte EU-Busrichtlinie, Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung, die BOStrab, die sich mit der barrierefreien Gestaltung von Busfahrzeugen befasst, ist wesentlich von Deutschland beeinflusst. Und andererseits, als die EU-Busrichtlinie dann erlassen worden ist, ist sie in Deutschland durch eine Änderung im Bundesgesetz 1:1 übernommen worden. Also ich sehe da insofern nicht, dass wir einen Nachholbedarf haben, Regelungen aus den anderen Ländern zu übernehmen, aber wir sollten natürlich weiterhin auch mit Interesse sehen, welche Beispiele im Ausland gut sind.

Vorsitzender: Vielen Dank! Wir haben jetzt noch knapp zehn Minuten, d. h. es gibt noch eine Frage zu vergeben. Es melden sich zwei SPD-Abgeordnete. Dann nehmen wir den Kollegen Burkert, da er noch nicht dran war. Aber kurz und knapp, damit wir es auch schaffen!

Abg. Martin Burkert (SPD): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! Kurz und knapp: Ich hätte zwei Fragen an Frau Engel. Erst einmal darf ich sa-

gen, dass wir schon sehen, dass die Deutsche Bahn da auf einem guten Weg ist. Aber es ist natürlich eine Zumutung, bei 5.000 Bahnhöfen 100 Jahre zu warten. Und wenn wir draußen unterwegs sind an den Bahnhöfen, ich kann Ihnen sagen, in Bayern bin ich da viel unterwegs gewesen: es fehlt nicht nur an Aufzügen, es fehlt an Bahnsteigkanten, diesen Rillen für Sehbehinderte und und und... Da muss etwas getan werden. Und noch einmal die Frage, anknüpfend an den Kollegen Seifert: Wenn wir das Geld verzehnfachen würden, wäre es dann möglich, in zehn Jahren das abzarbeiten oder hängt es auch an anderen Dingen und nicht nur am Geld? Und die zweite Frage: Können Sie mal etwas zur Mobilitätshilfe sagen? Ist da an einen Ausbau gedacht, an mehr Personal? Die wird ja in Anspruch genommen. Aber gerade im ländlichen Raum, in den großen Bundesländern, hört man immer wieder, dass es leider nicht so klappt, wie man es sich vorstellt.

Vorsitzender: Frau Engel, Sie haben das fachliche Schlusswort!

Ellen Engel (DB AG): Vielen Dank! Ja also, auf jeden Fall, wir haben gesagt verdoppeln. Das ist natürlich schon sportlich, 100 Bahnhöfe. Man muss ja sozusagen unter dem rollenden Rad umbauen, damit es dann auch nicht zu große Beeinträchtigungen im Verkehr gibt. Das würde bei uns auch einen enormen Zuwachs noch an Eigenmittelinvestitionen bedeuten. Aber ich denke, das wäre schon machbar, ja. Der gute Wille ist da auf jeden Fall da. Und in Bezug auf den Mobilitätsservice, das Personal: Wir haben im Jahre 2009 gerade kleinere Standorte mit eingebunden, das sogenannte Flächenpräsenzmodell. Wir haben einfach geschaut, wo sind Behindertenverbände vor Ort oder Senioreneinrichtungen, wo ist der Bedarf besonders groß, dass wir auch an den Orten Mobilitätsservice anbieten. Allerdings dann immer auf Vormeldung, weil ein Mitarbeiter von einem größeren Bahnhof dann an den kleineren Bahnhof rausfährt und die Hilfe dort entsprechend umsetzt. Das Modell kann auch weiter wachsen. Wann immer wir wissen, wo besonderer Bedarf ist, prüfen wir das und erweitern das dann auch gegebenenfalls. Es sind auch noch sukzessiv einige Bahnhöfe mit dazu gekommen, gerade auch auf dem flachen Land. Zum Beispiel Mecklenburg-Vorpommern, eine großflächiges Land, hat sehr viele Bahnhöfe, die in diesem Modell sind. In den großen Bahnhöfen haben wir gerade auch freitags und sonntags, wenn besonders viel Verkehr und Anfragen waren, nochmal das Personal verstärkt. Wenn wir merken, der Bedarf ist da, wird dort auch nochmal nachgebessert.

Vorsitzender: Vielen Dank! Vielen Dank an alle Expertinnen und Experten für das wichtige Thema, danke an alle Kollegen, danke an die Gäste! Ich wünsche Ihnen allen noch einen schönen Tag!

Ende der Sitzung: 12:55:51 Uhr

Dr. Anton Hofreiter, MdB
Vorsitzender

**Öffentliche Anhörung am 9. Mai 2012
Barriere-freie Mobilität und barrierefreies Wohnen**

(Drucksache 17/6295, Drucksache 17/9426, Drucksache 17/9406)

Inhaltsverzeichnis

Stellungnahmen der Sachverständigen

| | |
|---|--------------|
| 17(15)366-A | S. 24 |
| Dr. Sigrid Arnade Interessenvertretung Selbstbestimmt Leben in Deutschland e.V. (ISL) | |
| 17(15)366-B | S. 29 |
| Dipl.-Ing. Sigurd Trommer Präsident der Bundesarchitektenkammer e. V. | |
| 17(15)366-C | S. 33 |
| Dr. Volker Sieger Institut für barrierefreie Gestaltung und Mobilität GmbH – Niederlassung Mainz | |
| 17(15)366-D | S. 37 |
| Dr.-Ing. Helmut Grossmann Arbeitsgruppe „Barrierefreie Umweltgestaltung“ der Bundesarbeitsgemeinschaft für Rehabilitation e.V. (BAR) | |
| 17(15)366-E(neu) | S. 43 |
| Christian Lieberknecht Bundesverband deutscher Wohnungs- und Immobilienunternehmen e.V. (GdW) | |
| 17(15)366-F(neu) | S. 57 |
| Ellen Engel Deutsche Bahn AG | |
| 17(15)366-G | S. 62 |
| Beigeordneter Folkert Kiepe Deutscher Städtetag | |

Bundesverband - ISL e.V.

Krantorweg 1
D 13503 Berlin
Tel.: 030 4057-1409
Fax: 030 4057-3685
eMail: sarnade@isl-ev.de



Interessenvertretung
Selbstbestimmt Leben in
Deutschland e.V. - ISL

ISL e.V. * Krantorweg 1 * 13503 Berlin

Stellungnahme

der Interessenvertretung Selbstbestimmt Leben in Deutschland e.V. – ISL

zur Anhörung des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung des Deutschen Bundestages

am 9. Mai 2012

Mitglied bei
„Disabled Peoples´ International“
- DPI -

Bankverbindung:
Sparkasse Kassel
BLZ: 520 503 53
Kto.: 1 187 333

- **zu dem Antrag der Fraktion SPD**
Barrierefreie Mobilität und barrierefreies Wohnen – Voraussetzungen für Teilhabe und Gleichberechtigung
Drucksache 17/6295
- **zu dem Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN**
Barrieren abbauen – Mobilität und Wohnen für alle
Drucksache 17/9406
- **zu dem Antrag der Fraktion DIE LINKE**
Barrierefreies Bauen im Baugesetzbuch verbindlich regeln
Drucksache 17/9426

1. Vorbemerkungen

Als behinderungsübergreifend arbeitende Selbstvertretungsorganisation bedankt sich die Interessenvertretung Selbstbestimmt Leben in Deutschland – ISL e.V. für die Einladung zu der Öffentlichen Anhörung des Bundestagsausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung sowie für die Gelegenheit zu den drei oben bezeichneten Anträgen Stellung nehmen zu können.

Grundsätzlich begrüßen wir es, dass die drei antragstellenden Fraktionen

- die Notwendigkeit einer umfassenden barrierefreien Gestaltung in allen Lebensbereichen erkannt haben;

- die enge Verknüpfung zwischen Barrierefreiheit und selbstbestimmter gleichberechtigter Teilhabe von Menschen mit Behinderungen wahrgenommen haben;
- aus diesen Erkenntnissen die Notwendigkeit politischen Handelns in Form von gesetzgeberischen und sonstigen Maßnahmen abgeleitet und ihre Anträge formuliert haben.

2. Gesetzliche Grundlagen

Das Übereinkommen der Vereinten Nationen über die Rechte von Menschen mit Behinderungen (UN-Behindertenrechtskonvention - BRK), das in Deutschland seit dem 26. März 2009 gültiges Recht vom Rang eines Bundesgesetzes ist, wird zwar in allen drei Anträgen in unterschiedlichem Maße betont, nirgends findet sich jedoch ein Hinweis auf die zwingenden Selbstverpflichtungen, die die Bundesrepublik Deutschland sich mit der Ratifikation der BRK auferlegt hat. Bei der Ratifikation einer jeden UN-Konvention verpflichtet sich der Vertragsstaat zur Trias des Menschenrechtsschutzes¹:

- Achtung/Respekt
- Schutz (vor Eingriffen Dritter)
- Gewährleistung (positive Schritte)

In Art. 4 BRK (Allgemeine Verpflichtungen) werden diese Selbstverpflichtungen näher spezifiziert. Unter anderem hat sich Deutschland dazu verpflichtet, „alle geeigneten Gesetzgebungs-, Verwaltungs- und sonstigen Maßnahmen zur Umsetzung der in diesem Übereinkommen anerkannten Rechte zu treffen“ (Art. 4, Abs. 1 a).

Liest man dann den Art. 9 BRK (Barrierefreiheit), so sieht man, dass sich Deutschland zur Feststellung und Beseitigung von Zugangsbarrieren verpflichtet hat. Das bezieht sich unter anderem auf „Gebäude, Straßen, Transportmittel sowie andere Einrichtungen in Gebäuden und im Freien, einschließlich Schulen, Wohnhäusern, medizinischer Einrichtungen und Arbeitsstätten; Informations-, Kommunikations- und andere Dienste, einschließlich elektronischer Dienste und Notdienste“ (Art. 9, Abs. 1 a und b).

Daher sind wir der Auffassung, dass die vorgeschlagenen gesetzgeberischen und sonstigen Maßnahmen nicht nur angesichts der demographischen Entwicklung vernünftig und geboten sind, sondern umgehend ergriffen werden müssen,

- um die Realisierung der Menschenrechte von Menschen mit Behinderungen zu gewährleisten;
- um die Peinlichkeit entsprechender Rügen des UN-Ausschusses für die Rechte von Menschen mit Behinderungen zu vermeiden.

¹ s.a. Peter Masuch: Die UN-Konvention über die Rechte von Menschen mit Behinderungen. In: Wolfgang Schütte (Hg.): Abschied vom Fürsorgerecht. Von der „Eingliederungshilfe für behinderte Menschen“ zum Recht auf soziale Teilhabe. LIT Verlag, Berlin 2011, S. 74/75

3. Bewertung einzelner Vorschläge

3.1. Angemessene Vorkehrungen als Diskriminierungstatbestand

Wir begrüßen den Vorschlag der Fraktion von BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN, die Verweigerung des Rechts auf angemessene Vorkehrungen als Diskriminierungstatbestand im Allgemeinen Gleichbehandlungsgesetz (AGG) aufzunehmen. Darüber hinaus schlagen wir vor, diesen Rechtsbegriff auch im Benachteiligungsverbot des Behindertengleichstellungsgesetzes (BGG) zu verankern.

3.2. Kopplung staatlicher Förderung an Kriterien der Barrierefreiheit

Vor allem im SPD-Antrag und im Antrag von BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN sind entsprechende Regelungen vorgesehen. Das ist zu begrüßen. Wir wünschen uns eine noch klarere Bindung in Form einer zwingenden Verknüpfung jedweder staatlicher Förderung an die Kriterien der Barrierefreiheit. Das würde die Umsetzung dieser langjährigen Forderung aller Behindertenverbände bedeuten.

3.3. Verstöße sanktionieren

Wir begrüßen die Vorschläge im SPD-Antrag, bei Verstößen gegen Barrierefreiheits-Regelungen im Flugverkehr, im Fußverkehr sowie beim Bauen und Wohnen die Verhängung von Sanktionen zu verankern. Da die Erfahrung zeigt, dass bezüglich der Barrierefreiheit gegen geltendes Recht immer wieder verstoßen wird, bitten wir zu prüfen, ob sich entsprechende Regelungen zur Sanktionierung bei Verstößen in weiteren Gesetzen und Verordnungen verankern lassen.

3.4. Verkehr

Wir begrüßen die diesbezüglichen Vorschläge in den Anträgen der SPD und von BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN, wobei wir insbesondere drei Aspekte unterstützen möchten:

- im Antrag von BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN den Punkt II. 2.a: Die barrierefreie Gestaltung von Fernbussen mit einer Übergangsfrist von 5 Jahren. Auf keinen Fall darf das Personenbeförderungsgesetz ohne Regelungen zur barrierefreien Gestaltung von Fernbussen verabschiedet werden;
- im SPD-Antrag die Ausführungen zur barrierefreien Gestaltung von Flugzeugen und von Online-Ticket-Buchungen.
- im SPD-Antrag die Verankerung eines Verschlechterungsverbots in der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung hinsichtlich vorhandener Barrierefreiheit auf Bahnhöfen. Wir schlagen vor, entsprechende Verschlechterungsverbote auch in weiteren Gesetzen und Verordnungen zu verankern, die den öffentlichen Verkehr betreffen, damit beispielsweise bereits erzielte Barrierefreiheit in Flugzeugen oder die barrierefreie Nutzung von Bussen nicht verschlechtert werden, wie dies bereits geschehen bzw. geplant ist.

Auf Taxen wird lediglich im SPD-Antrag Bezug genommen. Dabei gibt es in anderen Ländern (Großbritannien, Australien) längst Lösungen, die eine diskriminierungsfreie Taxinutzung für Menschen im Rollstuhl ermöglichen (keine Sondertaxen).

3.5. Bauen und Wohnen

Für diesen Bereich sind die Vorschläge in allen 3 Anträgen begrüßenswert. Einen Aspekt möchten wir hervorheben und ergänzen:

- **Ausbildungen**

Wir begrüßen die Vorschläge in den Anträgen von SPD und BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN, Architektinnen und Architekten, Ingenieurinnen und Ingenieure sowie Handwerkerinnen und Handwerker aus dem Baugewerbe zu den Anforderungen der Barrierefreiheit auszubilden.

Wir möchten diese Vorschläge ergänzen um die Berufsgruppe der Juristinnen und Juristen. Die besten Klagemöglichkeiten helfen wenig, wenn die Richterinnen und Richter nicht wirklich verstehen, worum es geht. Letztere sollten deshalb nicht nur zu Fragen der Barrierefreiheit, sondern zu der gesamten BRK aus- und fortgebildet werden.

3.6. Einbeziehung von Menschen mit Behinderungen

Wir begrüßen, dass im Antrag von BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN die Beteiligung von Menschen mit Behinderungen als Expertinnen und Experten in eigener Sache angesprochen und eine verbesserte Absicherung dieser Beteiligung gefordert wird. Solch eine Beteiligung ist in Art. 4, Abs. 3 BRK zwingend vorgeschrieben: „Bei der Ausarbeitung und Umsetzung von Rechtsvorschriften und politischen Konzepten zur Durchführung dieses Übereinkommens und bei anderen Entscheidungsprozessen in Fragen, die Menschen mit Behinderungen betreffen, führen die Vertragsstaaten mit den Menschen mit Behinderungen, einschließlich Kindern mit Behinderungen, über die sie vertretenden Organisationen enge Konsultationen und beziehen sie aktiv ein.“

Derzeit erfahren die klassischen (diagnosebezogenen) Selbsthilfeverbände, in denen meist nicht betroffene Menschen arbeiten, über die Selbsthilfeförderung der Krankenkassen eine gewisse Absicherung ihrer Arbeit, während die behinderungsübergreifend arbeitenden Selbstvertretungsverbände zur finanziellen Absicherung Projekte realisieren und die politische Beteiligung ehrenamtlich leisten müssen.

4. Notwendige Ergänzungen

4.1. Private Rechtsträger

Wir vermissen in allen 3 Anträgen wirksame Vorschläge oder Maßnahmen, um kurz- und mittelfristig die Verpflichtung aus Art. 9, Abs. 2 b der BRK zu realisieren. Dort ist die Rede von „geeigneten Maßnahmen, um sicherzustellen, dass private Rechtsträger, die Einrichtungen und Dienste, die der Öffentlichkeit offenstehen oder für sie bereitgestellt werden, anbieten, alle Aspekte der Barrierefreiheit für Menschen mit Behinderungen berücksichti-

gen“. Wenn es beispielsweise nicht in absehbarer Zeit sichergestellt wird, dass die Zulassung einer Arztpraxis an deren Barrierefreiheit gebunden ist, dann werden wir barrierefreie Dienstleistungen erst haben, wenn alle Gebäude neu errichtet worden sind.

4.2. Universelles Design

Nur im Antrag von BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN wird dieses richtungsweisende Konzept überhaupt erwähnt, nicht aber mit wirksamen Maßnahmen unterlegt. Universelles Design wird in Art. 2 BRK definiert; in Art. 4, Abs. 1f verpflichtet sich die Bundesrepublik zu Forschung und Entwicklung des universellen Designs. Deshalb sind in diesem Zusammenhang insbesondere zwei Maßnahmen erforderlich:

- Normentwicklung zum universellen Design
- Neben der Barrierefreiheit muss auch das Konzept des Universellen Designs in die Ausbildungscurricula aller relevanten Studiengänge und Ausbildungsberufe aufgenommen werden.

5. Abschließende Empfehlung

Um die Menschenrechte von Menschen mit Behinderungen wirksam zu schützen, den Vorgaben der BRK sowie den Herausforderungen einer älter werdenden Gesellschaft gerecht zu werden, schlagen wir die Einrichtung einer fraktionsübergreifenden Arbeitsgruppe aus behinderten und nicht behinderten Fachleuten unter Einbeziehung der Expertise des Bundeskompetenzzentrums Barrierefreiheit vor, die Vorschläge zu der Frage erarbeitet, wie Barrierefreiheit und universelles Design in den Bereichen Mobilität und Bauen im föderalen Gefüge der Bundesrepublik Deutschland am wirkungsvollsten zu realisieren sind. Diese Vorschläge sind in einem Aktionsplan „Barrierefreiheit/Universelles Design“ mit verbindlichen Verantwortlichkeiten und Fristen festzuschreiben.

Berlin, den 29. April 2012



Dr. Sigrid Arnade
Geschäftsführerin



Barrierefreie Mobilität und barrierefreies Wohnen Öffentliche Anhörung Deutscher Bundestag, Ausschuss für Ver- kehr, Bau und Stadtentwicklung am 09. Mai 2012

Stellungnahme der Bundesarchitektenkammer

Die Bundesarchitektenkammer begrüßt alle Maßnahmen, die geeignet sind, Benachteiligungen oder Behinderungen einzelner Personengruppen bei der Teilnahme am öffentlichen Leben in der Bundesrepublik Deutschland abzubauen. Insofern wird der Grundgedanke des Behindertengleichstellungsgesetzes (BGG) und der UN-Konvention für die Rechte behinderter Menschen positiv bewertet, behinderten Menschen eine aktive und selbstbestimmte Beteiligung am gesellschaftlichen Leben zu ermöglichen und sie im Sinne eines selbstverständlichen Miteinanders zu integrieren.

Der Abbau bzw. die Vermeidung von Barrieren und die daraus resultierenden Anforderungen an bauliche Anlagen sollten jedoch gerade unter Berücksichtigung der demographischen Entwicklung in der Bundesrepublik auch im Hinblick auf kleine Kinder, Familien und ältere Menschen als zukunftsichere und zukunftsichernde Bauweise so weitreichend als möglich interpretiert werden. Eine Abgrenzung der Belange behinderter Menschen in den Bereichen Bauen und Verkehr läßt wesentliche Aspekte des Barrierefreien Bauens außer Acht, dessen stärkere Durchsetzbarkeit wünschenswert ist.

Das Ziel des BGG, Behinderten weitgehend die Teilnahme am gesellschaftlichen Leben zu ermöglichen, wird durch Architekten, die sich in der Planung von barrierefreien baulichen Anlagen betätigen, und die vielfältigen Angebote der Länderarchitektenkammern zur Beratung und Fortbildung im Barrierefreien Bauen aktiv unterstützt.

Barrierefreiheit sollte im Sinne des gesamtgesellschaftlichen Nutzens etabliert werden.

Häufig gestellte, spezifische und nutzerbezogene Forderungskataloge können eine gesellschaftliche Gleichstellung und Integration nicht sicherstellen, sondern gefährden sie oftmals eher. Auch die immer noch strenge Abgrenzung zwischen Alter und Behinderung sollte unter dem Blickwinkel der demographischen Entwicklung aufgegeben werden und Integration in das „ganz normale“ Leben als künftige Leitlinie gewählt werden.

Im Bereich des Bauens sollte der gesamtgesellschaftliche Nutzen von Maßnahmen des barrierefreien Bauens, für viele verschiedene Nutzergruppen im Sinne eines universellen Designs im Vordergrund stehen, um eine Maximum von Akzeptanz zu erreichen.

Beispiele:

Die Rampe im Zugang eines Bahnhofes z.B. ist zweifellos für einen Rollstuhlbenutzer von elementarer Bedeutung zur Sicherung seiner Mobilität. Mit großer Wahrscheinlichkeit aber wird die Rampe zu über 95% von nichtbehinderten mit Kofferrolli, Kinderwagen, Skateboards o.a. genutzt. Muss man da primär eine Rampe als bauliche Maßnahme für behinderte Menschen deklarieren?

Sind Orientierungshilfen, weil sie in Größe, Kontrast und Anordnung spezifische Anforderungen von Menschen mit Sehbehinderungen mit berücksichtigen und damit

grundsätzlich besser erkennbar und somit zweckdienlicher sind, gleich eine Maßnahme für behinderte Menschen? Bestenfalls auch.

Hier wird vielleicht deutlich, dass die Betrachtung aus verschiedenen Blickrichtungen erfolgen kann. Die bessere gesellschaftliche Akzeptanz und damit eine höhere Effektivität bei der Umsetzung der Ziele sind immer dann gegeben, wenn jeder seine Interessen realisiert sieht. Dies führt nicht nur zu einem universelleren und solidarischeren, sondern auch volkswirtschaftlich effektiveren Denk- und Verhaltensansatz.

Barrierefreies Bauen und Wohnen ist unter demografischen Gesichtspunkten zu fördern

Die Beschaffenheit von Stadt, Stadtquartier, Wohnumfeld und Wohnung ist wichtige Voraussetzung für eine an den Wünschen, Bedürfnissen und Erwartungen der Menschen orientierte Lebensgestaltung. Zufriedenheit, Eigenverantwortung und Selbständigkeit werden dadurch maßgeblich bestimmt. Die demografischen Entwicklungen, insbesondere die Zunahme des Anteils älterer Menschen und die zunehmende kulturelle Vielfalt, stellen die dringende Aufgabe, Lebensräume so zu gestalten, dass Alt und Jung, Menschen mit und ohne Behinderung sich wohlfühlen und am gesellschaftlichen Leben teilnehmen. Eine wichtige Rolle kommt dabei der Architektur, Innenarchitektur, Landschaftsarchitektur und Stadtplanung zu.

In Anbetracht der demographischen Entwicklung wird im Städtebau wie auch im Wohnungsbau die Frage der barrierefreien Gestaltung eine erhebliche Bedeutung erlangen. So ist das selbständige Wohnen im Alter mit den entsprechenden Betreuungsangeboten zu stärken - und dies nicht nur um die sozialen Sicherungssysteme zu entlasten, sondern auch um weiterhin eine hohe Lebensqualität der Städte und Gemeinden, von Quartieren und Infrastrukturen sicherzustellen.

Leider ist die soziale Wohnraumförderung im Mehrfamilienwohnungsbau in den letzten Jahren aufgrund der Marktsituation und Finanzlage der Länder und Kommunen stark zurückgegangen, so dass auf diesem Gebiet nur sehr begrenzt Erfolge zum Barrierefreien Bauen zu verzeichnen sind.

Die Städtebauförderung und das KfW-Förderprogramm „Altersgerecht Umbauen“ sind wesentliche Elemente, um die Barrierefreiheit weiter zu stärken. Sie sind derzeit unzureichend ausgestattet, deren Kürzungen kontraproduktiv. Hier muss nicht nur umgehend auf das alte Niveau zurückgegangen werden, sondern eine weitere Stärkung erreicht werden, um die Zukunftsfähigkeit der Städte und eine ausreichende Versorgung mit geeignetem Wohnraum sicherzustellen.

Regeln und Standards zum Barrierefreien Bauen geben Leitlinien und sollten die gestalterische Vielfalt fördern

Die Umsetzung und Weiterentwicklung von Barrierefreiheit ist ganz wesentlich durch die Regelungen der Bauordnungen der Länder bestimmt. Die in den Bauordnungen formulierten Maßgaben sind zwingender Mindeststandard; darüber hinausgehende Maßnahmen können privatrechtlich mit dem Bauherrn vereinbart werden.

Überall dort, wo der konkrete Nutzer nicht bekannt ist, also bei Neubau- und großen Umbauplanungen von öffentlich genutzten Gebäuden, Anlagen, Straßen, Wegen und Plätzen, Verkehrsanlagen und Verkehrsmitteln etc. sollte Barrierefreiheit eine Selbstverständlichkeit werden. Dies gilt auch für öffentlich zugängliche Eingangsbereiche von Mehrfamilienhäusern oder in öffentlichen Bereichen von Arbeitsstätten.

In Bestandsgebäuden oder dort, wo der konkrete Nutzer bekannt und nachhaltig bestimmend ist, z.B. im Wohnungsbau oder in Arbeitsstätten, ist eine personenbezogene, individuelle, gegebenenfalls auch behinderungsgerechte Gestaltung gerechtfertigt (z.B. Wohnungshilfemaßnahmen nach Arbeitsunfällen). Diese sollte aufbauen auf einem universellen bzw. anpassungsfähigen Grundstandard von „Barrierearmut“.

Eine bundesweite Vereinheitlichung von Handhabung und Definition sowie der Ausbau der schon bestehenden Ansätze in den Landesgesetzgebungen erscheinen hilfreich und sinnvoll.

Die DIN-Normen DIN 18024 und 18025 waren lange Zeit die Grundlage für Planung von Barrierefreiheit und werden jetzt durch die DIN 18040, an deren Erstellung die BAK wesentlichen Anteil hat, abgelöst. Architekten nutzen diese Normen bei der Planung als Regelwerk, soweit Barrierefreiheit vom Bauherrn bzw. durch gesetzliche Regelungen gefordert wird. Volle Wirksamkeit erreichen DIN-Normen, wenn sie auf Landesebene bauaufsichtlich eingeführt bzw. in die Liste der Technischen Baubestimmungen LTB aufgenommen sind. Von der zuständigen Fachkommission der Bauministerkonferenz der Länder ist der Entwurf zur Aufnahme in die Musterliste der Technischen Baubestimmungen bereits erarbeitet. Ab Juni 2012 soll dieser als Leitlinie für eine bundeseinheitliche Umsetzung zur Verfügung stehen, so dass die mit der DIN 18040 verfolgten erweiterten Schutzziele ihre Verankerung in den Landesgesetzgebungen finden können.

Barrierefreies Bauen und Wohnen ist Bestandteil in die Aus- und Fortbildung von Architektinnen und Architekten.

Architektinnen und Architekten, Innenarchitektinnen und Innenarchitekten, Landschaftsarchitektinnen und Landschaftsarchitekten sowie Stadtplanerinnen und Stadtplanern kommt eine Schlüsselfunktion in der Gestaltung des Lebensraumes zu.

In der Hochschullehre ist deshalb Barrierefreies Bauen regelmäßig Inhalt von Studien- und Entwurfsaufgaben. Es ist meist fester Bestandteil der Entwurfslehre und ist deshalb häufig nicht als gesonderter Studieninhalt ausgewiesen. Um das Thema weiter zu stärken, wurde vom Bundesministerium für Familie, Senioren, Frauen und Jugend zusammen mit der Bundesarchitektenkammer der Wettbewerb „Altersgerecht Bauen und Wohnen – Barrierefrei, quartierbezogen, integrativ“ für Studentinnen und Studenten der Architektur aller Fachrichtungen und der Stadtplanung ausgelobt. In einer 1. Phase geben die Hochschulen ihre Interessenbekundung mit dem Vorschlag zu einer Studienaufgabe ab, die dann in der 2. Phase im WS 2012/2013 durch die Studenten bearbeitet wird. Eine unabhängige Jury wird im Frühjahr 2013 die besten Arbeiten ausgewählt.

Auch in der Fortbildung von Architektinnen und Architekten ist Barrierefreies Bauen ein fester Bestandteil. Es wird durch die Länderarchitektenkammern regelmäßig in verschiedener Form (als Einzelseminar oder Lehrgang bis hin zur Sachverständigenqualifikation) angeboten. Zudem unterstützen die Architektenkammern ihre Mitglieder durch Beratung (teilweise mit eigenen Beratungsstellen) in Fragen der Umsetzung von Barrierefreier Gestaltung. Um für das Thema weiter zu sensibilisieren, wurden und werden auf Landesebene zudem Wettbewerbe und Bauherrenveranstaltungen ausgerichtet.

Resümee:

Wünschenswert wäre, daß sich das Denken der Menschen verändert und der Umgang von Behinderten und Nichtbehinderten selbstverständlich wird. Dabei darf für den Bereich Bauen allerdings nicht außer Acht gelassen werden, daß Barrierefreiheit für alte Menschen und Kinder von ebenso großer Bedeutung ist.

Wesentlich wird es sein, dabei eine ausgewogenes Maß des Förderns und Forderns zu erreichen. Die Städtebauförderung ist daher zu stärken und das KfW-Programm „Altersgerecht Umbauen“ weiterzuentwickeln.

Da gesetzgeberische Maßnahmen einer transparenten Struktur folgen sollten, wäre es sinnvoll Barrierefreies Bauen – soweit noch nicht geschehen – in die Landesbauordnungen und in die Technischen Baubestimmungen aufzunehmen bzw. weitergehend zu verankern.

Barrierefreies Bauen ist Bestandteil vieler Bauaufgaben und somit auch der Ausbildung und Fortbildung. Die Länderarchitektenkammern sehen hier eine Aufgabe, Ihre Mitglieder zu unterstützen. Folgende Aspekte sind zu beachten, um Barrierefreiheit weiter in der Stadt- und Gebäudeplanung zu verankern:

- Die Anforderungen der Barrierefreiheit sind nicht auf bestimmte Personengruppen auszurichten, sondern die Erfordernisse sorgfältig und differenziert - nach den Einschränkungen der sensorischen, kognitiven und motorischen Fähigkeiten - den Anwendungsbereichen zuzuordnen.
- Barrierefreiheit ist als Parallelangebot und nicht als Ausschließlichkeit zu postulieren.
- Regelungen müssen allgemeine Akzeptanz finden, sowie mit anderen planungsrechtlichen Vorgaben abgestimmt sind. Sie müssen eine rechtssichere Grundlage für die Planung von Barrierefreiheit liefern, ohne die Vielfalt der Lösungen zu blockieren.
- Für das Bauen im Bestand, Umbauten, Modernisierungen und Nutzungsänderungen sowie im Rahmen der Denkmalpflege oder unter besonderen topographischen Gegebenheiten müssen begründete Abweichungen möglich sein.
- Standards und Entscheidungen zur Barrierefreiheit müssen dem Grundsatz der Ausgewogenheit der Interessen Behinderter und Nichtbehinderter, der Wirtschaftlichkeit und Üblichkeit folgen.

Die Bundesarchitektenkammer wird Anstrengungen, Barrierefreies Bauen zu fördern und in der Planung von baulichen Anlagen, in Landschafts- und Stadtplanung weiter durchzusetzen, in vollem Umfang unterstützen.

aufgestellt: 17.04.2012/27.04.2012
Bundesarchitektenkammer

Dr. Volker Sieger

73. Sitzung des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

Stellungnahme

zur öffentlichen Anhörung am 09. Mai 2012

Die UN-Behindertenrechtskonvention (UN-BRK) enthält zahlreiche Bestimmungen zur Barrierefreiheit. In Artikel 3 ist die Zugänglichkeit als allgemeiner Grundsatz aufgeführt. In Artikel 9 verpflichten sich die Vertragsstaaten, geeignete Maßnahmen für die Zugänglichkeit zur physischen Umwelt, zu Transportmitteln sowie zu Information und Kommunikation zu treffen. In Artikel 4 verpflichten sie sich zudem, „geeignete Maßnahmen ... zur Änderung oder Aufhebung bestehender Gesetze, Verordnungen, Gepflogenheiten und Praktiken zu treffen, die eine Diskriminierung von Menschen mit Behinderungen darstellen“. Vorgenannte Bestimmungen stellen die Messlatte dar, an der sich die aktuelle Situation und die für die Zukunft geplanten Vorhaben in Deutschland messen lassen müssen.

Mobilität

Öffentlicher Personenverkehr

Die geplante Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) widerspricht den Vorgaben der UN-BRK insofern, als dass darin für den zukünftigen Fernbuslinienverkehr keine Verpflichtungen für die Herstellung einer ausreichenden Zugänglichkeit für alle Reisenden enthalten sind. Auch die EU-Verordnung 181/2011 über Fahrgastrechte im Kraftomnibusverkehr greift hier nicht, da der Anspruch auf Beförderung dann nicht besteht, wenn der Ein- und Ausstieg aufgrund der Bauart des Fahrzeuges physisch unmöglich ist. Ein novelliertes PBefG muss daher zwingend für alle neu beschafften Fernlinienbusse die volle Zugänglichkeit für alle Personen vorschreiben, was zwangsläufig das Vorhalten fahrzeuggebundener Einstiegshilfen umfasst, sowie angemessene Übergangsregelungen für ältere Fahrzeuge festlegen.

Bahnverkehr

Auch 10 Jahre nach Inkrafttreten des Behindertengleichstellungsgesetzes (BGG) und der damit in die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) aufgenommenen Verpflichtung für die Eisenbahnunternehmen, Programme zur Herstellung von Barrierefreiheit aufzustellen, sind dieser Verpflichtung erst eine Handvoll Unternehmen

Dr. Volker Sieger

nachgekommen. Weit über 100 NE-Bahnen verhalten sich diesbezüglich nicht rechtskonform. Unmittelbar notwendig ist daher eine Fristsetzung mittels der EBO.

Der barrierefreie Ausbau der Stationen der Deutschen Bahn AG erfolgt zwar kontinuierlich. Für eine vollständige Barrierefreiheit müssen nach Angaben der DB allerdings noch rund die Hälfte ihrer 5.400 Stationen entsprechend umgebaut werden. Angesichts der bisherigen und in absehbarer Zeit zu erwartenden Investitionen bedeutet dies, dass eine flächendeckende Zugänglichkeit und Nutzbarkeit für Menschen mit Behinderung frühestens in 25 – 30 Jahren zu erwarten ist. Zugleich führt die ungenügende Investitionstätigkeit dazu, dass die DB unter Duldung durch das Eisenbahn-Bundesamt Stationen mit weniger als 1.000 Reisenden am Tag nicht vollständig barrierefrei ausbaut. Notwendig ist daher eine Erhöhung der Investitionstätigkeit, die letztlich nur mit zusätzlichen Mitteln des Bundes zu erreichen ist. Der Bund sollte das bei der unlängst erfolgten Präsentation des 2. DB-Programms seitens des Bahnchefs Dr. Grube unterbreitete Angebot, zukünftig die Zahl der modernisierten Stationen auf 200 pro Jahr zu verdoppeln, durch die Gewährung zusätzlicher finanzieller Mittel, selbstverständlich unter der Auflage der Herstellung von Barrierefreiheit, unterstützen.

Die ausreichende Barrierefreiheit im Schienenpersonennahverkehr, insbesondere hinsichtlich der Fahrzeugausstattung, ist ein Anliegen von Menschen mit Behinderung, welches sich die Verkehrsministerkonferenz der Länder zu eigen gemacht hat. Im April 2011 empfahl sie den Aufgabenträgern, im Rahmen ihrer Ausschreibungen die Anforderungen aus dem vom Bundeskompetenzzentrum Barrierefreiheit (BKB) erarbeiteten Lastenheft so weit wie möglich zu berücksichtigen. Eine Umsetzung dieses Beschlusses ist bislang kaum erfolgt. Der Bund sollte darauf hinwirken, dass der Beschluss der Verkehrsministerkonferenz auch tatsächlich umgesetzt wird. Äußerst hilfreich wäre in diesem Zusammenhang die Aufnahme einer Bestimmung zur Barrierefreiheit sowohl im Allgemeinen Eisenbahngesetz als auch im Regionalisierungsgesetz.

Luftverkehr

Die Barrierefreiheit im Luftverkehr ist absolut unbefriedigend. Die Benutzung der Flugzeuge durch Menschen mit Behinderung, insbesondere derjenigen im Rollstuhl, ist vor allem beim Ein- und Ausstieg sowie bei der Benutzung der Bordtoilette zutiefst diskriminierend, bei Letztgenanntem zumeist unmöglich. Die EU-Verordnung 1107/2006 über die Rechte behinderter Flugreisender sieht keinerlei Eingriff in das Flugzeugdesign vor. Da eine Verbesserung der beschriebenen Situation durch Maßnahmen auf nationaler Ebene nicht möglich ist, sollte der Bund diesbezüglich mit Nachdruck auf europäischer Ebene tätig werden und dort für die verbindliche Einführung von Standards für die barrierefreie Gestaltung von Flugzeugen eintreten.

Bauen und Wohnen

Der demografische Wandel stellt an die zukünftige Bautätigkeit, sowohl hinsichtlich Neubau als auch Modernisierung, große Anforderungen.

Der von der Bauministerkonferenz vorgelegte Entwurf einer Musterbauordnung sowie die dazugehörige Muster-Liste der technischen Baubestimmungen sind unter dem Gesichtspunkt der Barrierefreiheit auf große Ablehnung gestoßen. Nicht nur zahlreiche Organisationen von Menschen mit Behinderung, sondern auch die Landesbehindertenbeauftragten haben ihre Bedenken formuliert. Neben anderen Aspekten wurde kritisiert, dass:

1. die Anzahl der zukünftig bei Neubauten barrierefrei zu gestaltenden Wohnungen nicht im Entferntesten dem demografischen Wandel gerecht wird,
2. die DIN-Normen 18040-1 und 18040-2, obwohl sie einen gesellschaftlichen Konsens widerspiegeln, in wesentlichen Teilen nicht in die Muster-Liste der technischen Baubestimmungen aufgenommen wurden,
3. eine bessere Überwachung der barrierefreien Planung und Ausführung nicht vorgesehen ist.

Der Bund sollte auf die Bundesländer einwirken, dass die wesentlichen Kritikpunkte der Organisationen von Menschen mit Behinderung sowie der Landesbehindertenbeauftragten am Entwurf der Musterbauordnung und der Muster-Liste der technischen Baubestimmungen berücksichtigt werden.

Neuesten Berechnungen zufolge wird für das Jahr 2025 mit einem Bedarf von rund 2 Millionen barrierefreien Wohnungen zu rechnen sein. Dieser Wohnraumbedarf wird überwiegend durch Modernisierungsmaßnahmen im Bestand gedeckt werden müssen, da im Vergleich die Zahl der Neubauvorhaben verschwindend gering ist. Selbst wenn alle Neubauvorhaben im Geschosswohnungsbau ab sofort barrierefrei errichtet würden, könnte der prognostizierte Bedarf in 2025 nicht erreicht werden. Dies zeigt, dass ohne entsprechende Maßnahmen im Bestand dem demografischen Wandel niemals ausreichend Rechnung getragen werden kann. Da hier in der Regel die einschlägigen Normen zur Barrierefreiheit nicht vollständig umsetzbar sind, muss der Schwerpunkt darauf liegen, im Zuge von Modernisierungsmaßnahmen Barrieren zu reduzieren. Neben anderen Maßnahmen sollte das KfW-Förderprogramm „Altersgerecht umbauen“ mit zusätzlichen finanziellen Mitteln des Bundes dergestalt ausgestattet werden, dass damit in großem Umfang barrierereduzierende Maßnahmen mittels Zuschuss gefördert werden können.

Dr. Volker Sieger

Alle weiteren Förderungen des Bundes, insbesondere im Hinblick auf energetische Maßnahmen, sollten zwingend an das Kriterium der Barrierefreiheit (für Neubauten) bzw. Barrierereduzierung (für den Bestand) geknüpft werden.

Evaluierung

Bereits vor der Unterzeichnung und Ratifizierung der UN-BRK durch die Bundesrepublik wurden, insbesondere durch das BGG sowie die Landesgleichstellungsgesetze, verschiedenste Maßnahmen zur Herstellung von Barrierefreiheit eingeleitet. Eine Evaluierung der entsprechenden rechtlichen Regelungen und ihrer Auswirkungen in der Praxis wurde erstmalig und zugleich letztmals 2004 durchgeführt. Rechtfertigt alleine schon der seitdem vergangene Zeitraum eine erneute Überprüfung und Bewertung, ist dies vor dem Hintergrund der skizzierten Bestimmungen der UN-BRK und des daraus resultierenden Handlungsdrucks erst recht dringend geboten. Eine solche Evaluierung muss zwingend die rechtlichen und sonstigen Instrumente und ihre Wirksamkeit auch auf Länderebene umfassen. Schließlich ist in Artikel 4 der UN-BRK festgeschrieben, dass die Bestimmungen der Konvention ohne Einschränkung oder Ausnahme für alle Teile eines Bundesstaates gelten.

Mainz, 02.05.2012

Stellungnahme

zur öffentlichen Anhörung am 09. Mai 2012

73. Sitzung des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

- **„Barrierefreie Mobilität und barrierefreies Wohnen – Voraussetzungen für Teilhabe und Gleichberechtigung“**,
Antrag der Fraktion der SPD, BT-Drucksache 17/6295
- **„Barrierefreies Bauen im Baugesetzbuch verbindlich regeln“**,
Antrag der Fraktion DIE LINKE, BT-Drucksache 17/9426
- **„Barrieren abbauen – Mobilität und Wohnen für alle“**,
Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, BT-Drucksache 17/9406

BARRIEREFREIHEIT: Megatrend oder Randthema?

Ist „Barrierefreie Mobilität“, ist „Barrierefreies Wohnen“ Teil eines Megatrends oder nur ein Randthema?

Die Prognosen der demografischen Entwicklung kennen wir: Es wird sehr viel mehr ältere und hochaltrige Menschen geben. Das heißt auch: Es wird mehr Menschen mit motorischen und sensorischen Beeinträchtigungen geben.

Die UN – Behindertenrechtskonvention zeigt, dass die Rechte behinderter Menschen nicht nur in Deutschland, sondern weltweit ein Thema sind.

Die gesellschaftliche Akzeptanz ist in den vergangenen Jahren deutlich gestiegen. Es wird zunehmend als selbstverständlich angesehen, dass behinderte Menschen Ansprüche haben und sie bzw. ihre Vertreter diese auch einfordern.

Wir haben es zunehmend mit selbstbewußten Bürgern, Kunden, Fahrgästen, Nutzern zu tun. Kritik an einer nicht barrierefreien Anlage wird schnell öffentlich gemacht. Verbandsklagen nach § 13 (1) (BGG) sind zwar selten, Beschwerden bei der Presse oder beim örtlichen Abgeordneten aber nicht.

Dennoch ist „Barrierefreie Mobilität“, ist „Barrierefreies Wohnen“ häufig nur ein Randthema:

Sehr viel stärkeres Interesse wird bekanntlich z. B. gerade den Themen Energiewende, Elektromobilität und energetische Gebäudesanierung entgegengebracht.

Die Einsparung von Kosten für Bau und Betrieb sind Dauerthemen. Kostensteigernde Maßnahmen, z. B. auch um eine barrierefreie Nutzung zu gewährleisten, sind unbeliebt. Nach dem Haushaltsrecht müssen sie bei Vorhaben der öffentlichen Hand unabweisbar sein.

Bürokratieabbau wird als wichtiges Ziel angesehen, das möglichst nicht durch neue Detailregeln des barrierefreien Bauens oder eine hohe Kontrolldichte gefährdet werden soll.

Die ästhetische Gestaltung eines Gebäudes hat nicht nur bei Architekten oft einen höheren Stellenwert als die Berücksichtigung von Detailanforderungen behinderter Nutzer.

BARRIEREFREIHEIT braucht Aufmerksamkeit

Die Barrierefreie Gestaltung der Umwelt ist eine wesentliche Voraussetzung für eine inklusive Gesellschaft. Der Weg dorthin ist kein Selbstläufer, sondern wird sicherlich lang und in Teilen beschwerlich sein. Das Ziel der Herstellung der Barrierefreiheit braucht daher die Aufmerksamkeit gerade (auch) der Entscheidungsträger. Deshalb ist es sehr zu begrüßen, dass sich der Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung aufgrund der vorliegenden Anträge (BT-Drucksachen 17/6295, 17/9426 und 17/9406) damit befasst.

Die BAR-Arbeitsgruppe „Barrierefreie Umweltgestaltung“

Die Bundesarbeitsgemeinschaft für Rehabilitation e. V. (BAR) steht mit ihren zahlreichen Aktivitäten für die Verwirklichung von Teilhabe. Das gemeinsame Ziel der BAR und ihrer Mitglieder ist, den

individuellen Bedürfnissen der behinderten Menschen gerecht zu werden und Teilhabe – oder umfassender: Inklusion – zu ermöglichen. Die BAR ist Plattform der Rehabilitationsträger zur Erledigung gemeinsamer Aufgaben und Interessenvertretung für Rehabilitation und Teilhabe insgesamt. Mitglieder der BAR sind die Träger der gesetzlichen Krankenversicherung, der gesetzlichen Unfallversicherung und der gesetzlichen Rentenversicherung sowie die Bundesagentur für Arbeit. Weitere Mitglieder sind die Bundesländer, BIH, BAGüS, die kassenärztliche Bundesvereinigung und die Sozialpartner.

Schon vor 30 Jahren hat die BAR erkannt, dass nur mit einer barrierefrei gestalteten Umwelt ein langfristiger Rehabilitationserfolg zu sichern ist, und deshalb die BAR-Arbeitsgruppe „Barrierefreie Umweltgestaltung“ gegründet. Die Arbeitsgruppe versteht sich als Fachforum, in dem Ideen und Informationen ausgetauscht sowie Stellungnahmen erarbeitet werden. Ihr Ziel ist es, die gesellschaftliche Partizipation von Menschen mit Behinderungen und chronisch kranken Menschen zu fördern. Dauerhafte Rehabilitationserfolge sind nur dann möglich, wenn überall technische, soziale und Barrieren im „Kopf“ beseitigt werden. Der Arbeitsgruppe gehören neben den zuständigen Institutionen insbesondere maßgebliche Akteure aus den Bereichen Infrastruktur und Betrieb, Behindertenverbände sowie Vertreter weiterer relevanter Gruppen (u. a. Fachorganisationen, Wissenschaft) an.

Die „BAR-Arbeitsgruppe Barrierefreie Umweltgestaltung“ thematisiert den barrierefreien Zugang zu allen Bereichen des gesellschaftlichen Lebens. Bauen und Wohnen, Arbeit und Freizeit, Kommunikation und Information – alle Lebensbereiche müssen barrierefrei sein, wenn gleichberechtigte Teilhabe möglich sein soll.

Beachtliche Fortschritte

Barrierefreie Mobilität und Barrierefreies Bauen sind vergleichsweise junge Aufgaben, wenn wir an andere Zielsetzungen und Anforderungen, z. B. in Bezug auf Verkehrssicherheit oder Brandschutz, denken. Noch in den 70er Jahren des vorigen Jahrhunderts ist man beispielsweise davon ausgegangen, dass es technisch-wirtschaftlich nicht leistbar sei, das öffentliche Verkehrssystem generell für schwerbehinderte Menschen zugänglich zu machen. Inzwischen ist die Barrierefreiheit in großen Teilen des ÖPNV bereits weitgehend hergestellt. Nachholbedarf besteht allerdings noch bei bestehenden älteren Anlagen.

Beachtliche Fortschritte sind zu verzeichnen – beginnend bereits vor Ergänzung des Artikel 3 (3) Grundgesetz im Jahr 1994 (beispielhafte, nicht abschließende Aufzählung):

- Gesetzlich
BGG, UN-Behindertenrechtskonvention, Bestimmungen in Fachgesetzen des Bundes und der Länder sowie in europarechtlichen Vorgaben)
- Finanziell
GVFG/Entflechtungsgesetz, sog. GVFG-Nachfolgeregelungen der Länder, KfW-Förderprogramm „Altersgerecht umbauen“, Förderung des BKB
- Technisch
Entwicklung von Niederflurfahrzeugen, Verbesserung/Verbreitung von Hilfsmitteln: z. B. Rollatoren, innovative Informationssysteme
- Beteiligung behinderter Menschen
gemäß Vorgaben in BGG, EBO, PBefG, EBO und Landesgesetzen, Mitwirkung bei Erarbeitung von Regelwerken, z. T. auch informelle Beteiligung, Arbeitsgruppe der DB zum 2. Programm, Bestellung von Behindertenbeauftragten
- Programme
Nationaler Aktionsplan der Bundesregierung zur Umsetzung des Übereinkommens der Vereinten Nationen über die Rechte von Menschen mit Behinderungen (NAP), 2. DB-Programm
- Forschung
Projektförderung der Programme FoPS und ZukunftBau, z. B. Leitfaden barrierefreies Bauen – Umsetzung der neuen Normen, BMVBS, 10.08.17.7-08.27, Berücksichtigung der Belange behinderter Personen bei Ausstattung und Betrieb von Straßentunneln, BMVBS/BAS FE 03.0405

- Best Practice
Das Aufzeigen geeigneter Lösungen anhand ausgewählter, anschaulicher Positivbeispiele ist erfahrungsgemäß wirkungsvoll, um in der Praxis zu einer schnellen Verbreitung sachgerechter, effizienter Maßnahmen der barrierefreien Umweltgestaltung zu gelangen. Derartige Best Practices sind z. B. wesentlicher Bestandteil des Handbuchs „Barrierefreier ÖPNV in Deutschland – Barrier-free Public Transport in Germany“, herausgegeben 2003 vom Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), gefördert vom BMVBW (Gesamtbearbeitung STUVA). Wegen neuer technischer Entwicklungen und zwischenzeitlicher Änderungen von Rahmenbedingungen hat das BMVBS das Forschungsprojekt „Analyse des derzeitigen Entwicklungsstands barrierefreier Lösungen für mobilitätseingeschränkte Personen im ÖPNV“ (FE 70.872/2011) beauftragt. Die Ergebnisse sind Grundlage einer vollständig überarbeiteten Neuauflage des Handbuchs, das noch in diesem Jahr veröffentlicht werden soll.
- Technische Regelwerke
DIN 18040-1 und -2 und weitere Normen, FGSV-H BVA, DB-Modul 813
- Kompetenzaufbau, Aus- und Fortbildung von Personal
BMVBS-Reihe „direkt – Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden“, Verbesserung der Aus- und Weiterbildung von Architekten: NAP Abschnitt 6.7, zahlreiche Leitfäden und Seminare, Qualifizierungsmaßnahmen der Verkehrsunternehmen
- Öffentlichkeitsarbeit
Dachkampagne der Bundesregierung zur Umsetzung der UN-Behindertenrechtskonvention, Veranstaltungen von Behindertenverbänden und -beauftragten, Informationen über Fahrgastrechte allgemein

Die genannten Beispiele und viele ungenannte mehr tragen auf unterschiedlichen Ebenen dazu bei, die Zugänglichkeit und Nutzbarkeit zu verbessern und sich dem Ziel einer barrierefrei gestalteten Umwelt zu nähern.

Der Nutzen für Alle

Maßnahmen zur Herstellung der Barrierefreiheit sind in vielen Fällen vorteilhaft für behinderte und nicht behinderte Menschen, z. B. auch mobilitätseingeschränkte Nutzer im weiteren Sinn: Personen mit Kinderwagen, akut erkrankte, ältere Menschen etc. Das „Design für Alle“ (vgl. auch Antrag Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, Abschnitt II 2e) bringt Nutzen für Alle. Dies wird allerdings nicht immer hinreichend deutlich gemacht. Auch in Kostenvergleichsbetrachtungen sollte dieser Aspekt einbezogen werden. Die Verbesserung der Zugänglichkeit und Nutzbarkeit für einzelne Nutzergruppen sollte nicht zu Nachteilen anderer gehen.

Eindrucksvolles Beispiel für eine Maßnahme, von der Alle profitieren, ist die Optimierung der Ein- und Ausstiegssituation öffentlicher Verkehrsmittel (Win-Win-Situation: Zugänglichkeit für behinderte, Erleichterung für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste, Reduzierung der Reisezeiten durch Beschleunigung des Fahrgastwechsels, Senkung von Betriebskosten).

„Die 10 Gebote der BARRIEREFREIHEIT“

Eine zielgerichtete und intensive Öffentlichkeitsarbeit ist notwendig, um wichtige „Botschaften“ der Barrierefreiheit zu verbreiten. Die BAR-Arbeitsgruppe Barrierefreie Umweltgestaltung hat „10 Gebote der BARRIEREFREIHEIT“ erarbeitet, die das komplexe Gesamthema „Barrierefreiheit“ in sehr knapper Form öffentlichkeitswirksam darstellen (nur 1 DIN A4-Seite!, vgl. Anlage). Die sog. „Gebote“ machen auch auf Defizite aufmerksam und richten den Blick in die Zukunft. Der „ein wenig emotionale“ Text – mit persönlicher, „direkter“ Ansprache –, wird ergänzt durch „BARRIEREFREIHEIT in 10 Kernpunkten“, die in übersichtlicher Zuordnung die betreffenden „Gebote“ erläutern und begründen (veröffentlicht im Dez. 2011: www.bar-frankfurt.de).

Defizite

Im Bestand gibt es sowohl in der Verkehrsinfrastruktur – einschließlich von Fahrzeugen und Betrieb – als auch beim Wohnen erhebliche Defizite.

Die Belange seh- und hörgeschädigter Menschen im öffentlichen Verkehrsraum (vgl. BMVBS-direkt 64/2008) werden auch bei Neuanlagen teilweise unzureichend berücksichtigt.

Die Entwicklung Technischer Regelwerke des Barrierefreien Bauens ist noch nicht abgeschlossen (z. B. Aufstellung DIN 18040-3; Fortschreibung RABT).

Planer und Betreiber verfügen nur zum Teil über vertiefte Kenntnisse der Anforderungen behinderter Nutzer und deren Umsetzung in sachgerechte Lösungen.

Servicepersonal für Information, Fahrkartenverkauf und bedarfsgerechte Hilfeleistungen, auf die behinderte Menschen insbesondere bei (noch) nicht barrierefreien Anlagen und Einrichtungen angewiesen sind, ist innerhalb der Mobilitätskette (infolge von Rationalisierung/Personalabbau) oft allenfalls punktuell verfügbar.

Untersuchungsbedarf

Die Auswirkungen des BGG und der in Zusammenhang mit diesem Gesetz geänderten Fachgesetze auf die Bereiche Bau und Verkehr wurden im Jahr 2004 in einem Forschungsprojekt des BMVBW umfassend untersucht (FE-Nr. 70.0703, STUVA e. V. / lbGM). Inhalt des Schlussberichtes: Rechtliche Grundlagen, grundsätzliche Ziele (insbesondere Umsetzung von §§ 1, 4 und 8 (2) BGG), Bauten des Bundes (§ 8 Abs. 1), GVFG-Vorhabenplanung (Artikel 49), Regelungen im Bundesfernstraßengesetz (Art. 50), Nahverkehrspläne (Art. 51), Programme der Eisenbahnen (Art. 52), Luftverkehr (Art. 53), Zielvereinbarungen (§ 5 BGG), Regelungen zur Partizipation und Transparenz (§§ 5 und 13 BGG sowie Art. 49, 51 und 52). Die Ergebnisse – eine Zwischenbilanz – sind in den „Bericht der Bundesregierung über die Lage behinderter Menschen und die Entwicklung ihrer Teilhabe“ vom 15. Dez. 2004 eingeflossen.

Angesichts der zwischenzeitlich gewonnenen, weiteren Erfahrungen und veränderter rechtlicher Rahmenbedingungen (vor allem Föderalismusreform und UN-Behindertenrechtskonvention) halten wir eine erneute umfassende Wirkungsanalyse der Vorgaben zur Herstellung weitreichender Barrierefreiheit in den Bereichen Bau und Verkehr für mehr als zweckmäßig. Einbezogen werden sollten das Landesrecht, wesentliche Änderungen des Technischen Regelwerkes und relevante Forschungsergebnisse. Diese „Bilanz“ würde ein gesichertes Fundament für praxisingerechte Empfehlungen zur Anwendung der vorhandenen Instrumentarien und zur Weiterentwicklung der Gleichstellung behinderter Menschen bieten. Der Forderung nach Evaluierung – im Antrag der SPD-Fraktion bezogen auf den Öffentlichen Personenverkehr – stimmen wir daher zu, schlagen aber vor, diese auch auf die Bereiche Straßenverkehr, Luftverkehr und Bau auszudehnen.

Handlungsbedarf

Es ist durch die Gesetzgebung des Bundes und der Länder sowie flankierende Maßnahmen zu gewährleisten, dass sämtliche neuen Verkehrsanlagen einschließlich von Fahrzeugen barrierefrei im Sinne von § 4 BBG gestaltet werden.

Die Anwendung anerkannter Technischer Regelwerke des Barrierefreien Bauens sollte durch deren verbindliche Einführung beschleunigt und verbreitert werden.

In den Bereichen Bau und Verkehr ist der bestehende Nachholbedarf im Bestand schrittweise systematisch abzubauen. Voraussetzung dafür ist eine gesicherte Finanzierung/Förderung.

Die Sicherheitsbelange behinderter Menschen müssen verstärkt in den Focus gerückt werden, hinsichtlich vorbeugender Maßnahmen, z. B. Sturzprävention, sowie die Bewältigung von Notfällen, z. B. konsequente Anwendung des „Zwei-Sinne-Prinzips“ bei Notrufanlagen.

Der Kompetenzaufbau und Kompetenzausbau im Bereich der Barrierefreien Umweltgestaltung ist zu intensivieren.

Zu den Anträgen allgemein

Die Vielzahl der Forderungen, die in den genannten Anträgen aufgeführt sind, bestätigt, dass es noch zahlreicher Veränderungen bedarf, um das angestrebte Ziel zu erreichen. Die Anträge geben nach meiner Einschätzung einen guten, (fast) umfassenden Überblick über das Verbesserungspotential. Keine der aufgelisteten Forderungen erscheint abwegig. Allerdings hat sich die BAR-Arbeitsgruppe nicht mit jeder einzelnen der darin getroffenen Aussagen und Forderungen im Detail befasst.

Zu ergänzen wären z. B. Forderungen in Bezug auf eine verstärkte Berücksichtigung von Sicherheitsbelangen behinderter Menschen. Hierzu wäre auch eine Klarstellung angebracht, dass die Begriffsdefinition der Barrierefreiheit in § 4 BGG auch die Bewältigung von Notfällen betrifft (und nicht nur die Nutzung im Normalfall).

Wegen des Umfangs des Forderungskatalogs sollte im Hinblick auf die Umsetzungschancen (Durchschlagskraft, organisatorische und technisch-wirtschaftliche Machbarkeit) Prioritäten gesetzt

werden. Dazu könnte die o. a. Wirkungsanalyse (vgl. Abschnitt Untersuchungsbedarf) wesentliche Empfehlungen geben.

Regelungen, die nicht zeitgerecht und wirksam umgesetzt werden (können), führen gerade auch bei den betroffenen Menschen und ihren Vertretern zu Enttäuschungen. Förderlich für einen hohen Zielerfüllungsgrad und die erforderliche Effizienz ist ein möglichst breiter Konsens: Behindertenvertreter, Aufgabenträger und Unternehmen, Planer und Entscheidungsträger sollten „mitgenommen“ werden.

Zu begrüßen wären klare Fristsetzungen zur Durchführung von – nach gesicherten Erkenntnissen – notwendigen Maßnahmen. Dies gilt z. B. für die Vorlage von Programmen gemäß EBO (vgl. Antrag der SPD-Fraktion). Bei Fristsetzungen müssen allerdings praxisingerechte, ggf. langfristige Termine festgelegt werden, die von den zuständigen Institutionen und Unternehmen auch unter Berücksichtigung wirtschaftlicher Überlegungen realisierbar sind. Die im Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, Abschnitt II 2a genannte „Übergangsfrist“ von 10 Jahren erscheint beispielsweise weitaus zu kurz (u. a. Schnittstellenproblematik, Lebenszyklus von Schienenfahrzeugen).

Im Luftverkehr wird die Zielvorgabe von § 19 d und § 20 b LuftVG nur z. T. erfüllt. Zielvereinbarungen sind für diesen Bereich nicht abgeschlossen. Überhaupt ist der Abschluss von Zielvereinbarungen seit der gesetzlichen Einführung dieses Instruments hinter den Erwartungen zumindest der Behindertenverbände zurückgeblieben. Für die barrierefreie Gestaltung von Flugzeugen sind Regelungen auf europäischer bzw. internationaler Ebene gefordert.

Sofern der Fernbusverkehr wie beabsichtigt durch eine PBfG-Novelle liberalisiert wird, wäre es ein Rückschritt, diesen (auch nur übergangsweise) von jeglichen Anforderungen an die barrierefreie Zugänglichkeit freizustellen.

Eine Ausweitung der Förderung des barrierefreien Wohnungsbaus und des barriere reduzierten / altersgerechten Umbaus – einschließlich des Wohnumfeldes – ist erforderlich, um dem derzeitigen und künftig noch wachsenden Bedarf gerecht zu werden. Das betrifft sowohl das Finanzierungsvolumen als auch die Verbesserung der Förderungskonditionen.

Fazit

Es besteht Handlungsbedarf, um die erzielten Fortschritte in Bezug auf barrierefreie Mobilität und barrierefreies Bauen zu sichern, die barrierefreie Gestaltung neuer Anlagen zu gewährleisten und den Nachholbedarf schrittweise abzubauen. Als Grundlage für zielführende, effiziente Entscheidungen wird eine umfassende Wirkungsanalyse (Evaluation) bisheriger Vorgaben zur Herstellung weitreichender Barrierefreiheit empfohlen. Nicht allein Bundesgesetzgeber und Bundesregierung sind gefordert. Die Schaffung der Voraussetzungen für Inklusion, Barrierefreie Mobilität und Barrierefreies Wohnen sind gesamtgesellschaftliche Aufgaben. Die umfassende Herstellung der weitreichenden Barrierefreiheit erfordert insbesondere für den ÖPNV die Fortsetzung nachhaltiger finanzieller Förderung und für den Bereich Wohnen die Ausweitung des derzeitigen Förderungsumfanges.

Jülich, den 03.05.2012

Dr.-Ing. Helmut Grossmann
Arbeitsgruppe „Barrierefreie Umweltgestaltung“
der Bundesarbeitsgemeinschaft für Rehabilitation e. V. (BAR)

Anlage
BAR: „Die 10 Gebote der BARRIEREFREIHEIT“

„Die 10 Gebote der BARRIEREFREIHEIT“

Das 1. Gebot

BARRIEREFREIHEIT ist Grundlage der Umweltgestaltung für ALLE.

Die Anforderungen behinderter Menschen und die Zugänglichkeit und Nutzbarkeit für ALLE brauchen Deine Aufmerksamkeit und Deinen Einsatz.

Das 2. Gebot

Denke daran, dass die BARRIEREFREIE Gestaltung alle Bereiche betrifft:

Bauen und Wohnen, Mobilität und Verkehr, Bildung und Kultur, Arbeit, Erholung und Gesundheitswesen, Information und Kommunikation.

Das 3. Gebot

Beachte, dass BARRIEREFREIHEIT für alle Menschen wichtig ist, insbesondere für Menschen mit motorischen, sensorischen oder mit kognitiven Beeinträchtigungen.

Das 4. Gebot

Richte Deine Ziele daran aus, dass die Nutzungsobjekte von ALLEN eigenständig wahrnehmbar, erreichbar, begreifbar (verständlich), erkennbar und bedienbar sind.

Das 5. Gebot

Lasse Dich bei der Planung von 5 Maximen leiten:

der ergonomischen Gestaltung, dem Fuß-und-Roll-Prinzip, dem Zwei-Sinne-Prinzip, der Verwendung visueller, akustischer und taktiler Kontraste sowie der Anwendung leichter Sprache.

Das 6. Gebot

Beteilige bei allen Maßnahmen zur Herstellung der BARRIEREFREIHEIT frühzeitig behinderte Menschen oder Ihre Vertreter und Vertreterinnen. Dies dient dazu, sachgerechte Lösungen zu finden und fördert die Akzeptanz.

Das 7. Gebot

Nutze die Technischen Regelwerke, die Erkenntnisse der Forschung und die Erfahrungen der Praxis. BARRIEREFREIHEIT braucht Qualität.

Das 8. Gebot

Stelle die objektive und subjektive Sicherheit für ALLE her. Wesentlich sind vorbeugende Sicherheitsmaßnahmen. Ermögliche durch bauliche und organisatorische Maßnahmen, dass behinderte Menschen in die Lage versetzt werden, sich im Notfall selbst zu retten bzw. schnell fremde Hilfe zu aktivieren.

Das 9. Gebot

Gehe die Erfüllung des Nachholbedarfs systematisch an, damit durch die Herstellung der BARRIEREFREIHEIT ein nachhaltiger Nutzen für ALLE entsteht.

Das 10. Gebot

Denke an die Zukunft. Aufgrund der demographischen Entwicklung wird die Bedeutung der BARRIEREFREIHEIT noch weiter zu nehmen.

Erarbeitet von der BAR-Arbeitsgruppe „Barrierefreie Umweltgestaltung“ (8.12.2011)

GdW Stellungnahme

**Stellungnahme
zu den Anträgen der Fraktionen
SPD (Drucksache 17/6295),
DIE LINKE (Drucksache 17/9426)
und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
(Drucksache 17/9406)
anlässlich der öffentlichen
Anhörung des Ausschusses für
Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
am 09.05.2012**

Mai 2012

Herausgeber:

GdW Bundesverband
deutscher Wohnungs- und
Immobilienunternehmen e.V.
Mecklenburgische Straße 57
14197 Berlin
Telefon: +49 (0)30 82403-0
Telefax: +49 (0)30 82403-199

Brüsseler Büro des GdW
47-51, rue du Luxembourg
1050 Bruxelles
Telefon: +32 2 5 50 16 11
Telefax: +32 2 5 03 56 07

E-Mail: mail@gdw.de
Internet: <http://www.gdw.de>

© GdW 2012

**Stellungnahme zu den Anträgen der Fraktionen
SPD (Drucksache 17/6295), DIE LINKE (Drucksache 17/9426)
und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN (Drucksache 17/9406)
anlässlich der Anhörung des öffentlichen Ausschusses für
Verkehr, Bau und Stadtentwicklung am 09.05.2012**

Inhalt

| | | Seite |
|----------|---|--------------|
| 1 | Wohnen für ein langes Leben in der vertrauten Umgebung als gesellschaftliches Ziel | 1 |
| 2 | Zusammenfassung | 3 |
| 3 | Stellungnahmen im Detail | 4 |

Wohnen für ein langes Leben in der vertrauten Umgebung als gesellschaftliches Ziel

Der GdW Bundesverband deutscher Wohnungs- und Immobilienunternehmen dankt dem Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung des Deutschen Bundestages für die Gelegenheit zur Stellungnahme.

Die nachfolgenden Ausführungen stimmen inhaltlich auch mit der Position der Bundesvereinigung Spitzenverbände der Immobilienwirtschaft (BSI) überein. Die BSI vertritt bundesweit und auf europäischer Ebene die Interessen von sieben immobilienwirtschaftlichen Spitzenverbänden. BFW, GdW, IVD, DDIV und BVI bewirtschaften rund 12 Millionen Wohneinheiten und verwalten weitere rund 250.000 Gewerbeeinheiten. Der vdp steht für 63 % der gewerblichen und 26 % der Wohnimmobilienfinanzierung, der VGF für mehr als drei Viertel des Marktes der Anbieter geschlossener Fonds. Die BSI steht damit für nahezu die Hälfte aller Mietverhältnisse in Deutschland.

Der GdW Bundesverband deutscher Wohnungs- und Immobilienunternehmen vertritt als größter deutscher Branchendachverband bundesweit und auf europäischer Ebene rund 3.000 genossenschaftliche, kommunale, kirchliche, privatwirtschaftliche, landes- und bundeseigene Wohnungs- und Immobilienunternehmen. Sie bewirtschaften rund sechs Millionen Wohnungen, in denen über 13 Millionen Menschen wohnen. Der GdW repräsentiert damit gemeinsam mit seinen regionalen Mitgliedsverbänden Wohnungs- und Immobilienunternehmen, die etwa 30 % aller Mietwohnungen in Deutschland halten.

Diese Wohnungsunternehmen legen seit vielen Jahren einen besonderen Fokus auf die Menschen, die aufgrund physischer oder kognitiver Einschränkungen besondere Anforderungen an das Wohnen haben. Angesichts der dynamischen Entwicklung der Zahl der Pflegebedürftigen und einer Verdreifachung der Zahl der Hochaltrigen (80 Jahre und älter) bis zum Jahr 2050 auf gut zehn Millionen Menschen sehen die GdW-Wohnungsunternehmen eine gleichsam gesellschaftlich wie betriebswirtschaftlich notwendige Aufgabe und Chance darin, ihren Mietern und Mitgliedern ein "Wohnen für ein langes Leben" anzubieten. Dies bedeutet vor allem, älteren Menschen sowie Menschen mit einem besonderen Unterstützungsbedarf möglichst lange ein selbstbestimmtes Leben in ihren vertrauten vier Wänden zu ermöglichen. Dieser Ansatz stimmt vollständig mit dem Grundsatz "ambulant vor stationär" überein.

Damit geht gesamtwirtschaftlich eine Win-win-Situation einher: Das Leben zu Hause und die Betreuung bis ins hohe Alter

- entsprechen dem Wunsch der überwiegenden Mehrheit der Menschen,
- belasten die sozialen Sicherungssysteme und Kommunen gegenüber einer stationären Versorgung mit deutlich geringeren Kosten.

Die GdW-Unternehmen können hierbei sinnvolle Unterstützung leisten und haben vielfach bereits eine Vorreiterrolle übernommen. Zum Jahresende 2009 wiesen ca. 300.000 von rund sechs Millionen GdW-Wohnungen einen barrierearmen oder barrierefreien Standard auf. Der Anteil von etwa 5 % liegt deutlich über dem bundesweiten Schnitt von etwa 1,5 % (rund 550.000 Wohnungen). Zudem sind in Wohnungen der GdW-Unternehmen häufig spezielle Dienstleistungen und Pflegeangebote für Ältere abrufbar, die zunehmend durch neue technische Assistenzsysteme ergänzt werden.

In der von uns vertretenen Wohnungswirtschaft nehmen barrierefreies Bauen im Neubau und barrierearmer Umbau im Bestand einen hohen Stellenwert ein. So hat der GdW das Qualitätssiegel "Nachhaltiger Wohnungsbau" mitentwickelt, in dem unter anderem die Barrierefreiheit des Hauszugangs und des Zugangs zu den Wohnungen sowie der Grad der Barrierefreiheit der Wohnungen im Rahmen der Wohnqualität bewertet werden.

Auch in weiteren Projekten ist der GdW engagiert. So ist im Auftrag des GdW und der Deutschen Telekom im Jahr 2009 ein Forschungsbericht "Geschäftsmodelle im vernetzten Wohnen" vorgelegt worden. Aktuell hat der GdW ein Projekt beim BBSR mit dem Ziel eingereicht, die in diesem und im nächsten Jahr auslaufenden Praxisprojekte mit wohnungswirtschaftlicher Beteiligung im Bereich Vernetztes Wohnen/Ambient Assisted Living (AAL) zu evaluieren. Geplant ist, ein vergleichbares Projekt auch auf europäischer Ebene durchzuführen.

Zudem betreibt der GdW die Website <http://www.wohnenfuereinlangesleben.de> mit weiteren Informationen zum barrierefreien und barrierearmen Wohnen, zum Beispiel Wohnungsbörse, Förderungsmöglichkeiten, Best Practise, Pressemitteilungen.

Die drei Maßnahmenbereiche barrierearme Umbauten, technische Assistenzsysteme und spezifische Dienstleistungen zusammengekommen beschreiben das Konzept des vernetzten Wohnens als nachhaltiges Modell zur Bewältigung des demografischen Wandels.

Die nachfolgende Stellungnahme bezieht sich auf die Themenbereiche Wohnen und Bauen in den Anträgen der Bundestagsfraktionen von Bündnis90/DIE GRÜNEN (Drucksache 17/9406) und SPD (Drucksache 17/6295). Auf den Antrag der LINKEN (Drucksache 17/9426) wird aufgrund der allgemein gehaltenen Formulierungen nicht gesondert eingegangen.

Der GdW begrüßt ohne Einschränkung den Vorschlag, dass der Bund ab 01.01.2013 wiederum in die Finanzierung des KfW-Programms "Altersgerecht Umbauen" einsteigen soll. Der Ausstieg des Bundes im laufenden Haushaltsjahr ist aus den im Kapitel 3 dargelegten Gründen unverständlich und unangemessen.

Der GdW begrüßt ohne Einschränkung, dass eine gleichberechtigte Teilhabe älterer und physisch oder kognitiv eingeschränkter Menschen in allen Lebensbereichen angestrebt werden muss. Im Bereich des Wohnungsneubaus halten wir das Ziel eines verbindlichen barrierefreien Standards im Rahmen der derzeitigen Regelungen in den Bauordnungen der Länder¹ für richtig und wirtschaftlich angemessen. Während barrierefreie Zugänge zu Gebäuden grundsätzlich richtig sind, halten wir es jedoch nicht für notwendig, auch 100 % der Wohnungen barrierefrei auszustatten. Unter der Zielsetzung einer gemischten Belegung könnte eine solche Vorschrift sogar schädlich sein.

Eine Anwendung des barrierefreien Standards bei Bestandsbauten darf keinesfalls erfolgen. Entsprechende Anpassungen sind häufig aus baulich technischen Gründen nicht herstellbar. Ferner darf auch ein barrierefreier Standard weder direkt noch indirekt – zum Beispiel über Kopplung an andere Förderprogramme – für den Bestand vorgegeben werden, wenn dieser wirtschaftlich nicht umsetzbar ist. Dagegen ist eine Verminderung von Barrieren im Gebäudebestand anlässlich von Modernisierungen sinnvoll und technisch umsetzbar. Für die meisten Menschen ist ein sogenannter barrierearmer Standard in der Praxis vollkommen ausreichend. Zudem ist eine barrierearme/barrierefreie Ausstattung von annähernd 100 % der Wohnungen weder erforderlich noch wäre dieses von privaten oder staatlichen Stellen finanzierbar.

Der GdW hält zudem eine Ausweitung der Finanzierung wohnumfeldverbessernder Maßnahmen gemäß § 40 Abs. 4 SGB XI für notwendig und sachgerecht. Dies betrifft mobilitätsfördernde Umbauten beim Gebäude- und Wohnungszugang und Barrierereduzierungen innerhalb der Wohnungen (Schwellen, Schalter, Bäder, Küchen) sowie mobilitätsfördernde Einbauten zur Erhöhung der Selbstständigkeit im Bereich technischer Assistenzsysteme in der Wohnung.

¹ In Gebäuden mit mehr als zwei, vier bzw. sechs (länderweise unterschiedlich) Wohnungen müssen die Wohnungen lediglich eines Geschosses barrierefrei erreichbar sein. In diesen Wohnungen müssen die Wohn- und Schlafräume, eine Toilette, ein Bad sowie die Küche oder die Kochnische mit dem Rollstuhl zugänglich sein.

KfW-Programm "Altersgerecht Umbauen" – II. Ziffer 4. Drucksache 17/9406 und 4. Anstrich Drucksache 17/6295

Der GdW stimmt den dort genannten Punkten uneingeschränkt zu und fordert die Bundesregierung, wie schon 2011, auf, im Haushalt 2013 und in den Folgejahren jährlich 100 Millionen EUR als Finanzmittel einzustellen.

Laut der im vergangenen Jahr veröffentlichten Studie "Wohnen im Alter" des Kuratoriums Deutsche Altershilfe (KDA) im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) gibt es aktuell einen Mehrbedarf von 2,5 Millionen altersgerechten Wohnungen. Bis 2020 wird dieser Bedarf sogar auf circa drei Millionen steigen.

Die Anpassung des Wohnraums an die demografische Entwicklung ist eine gesellschaftliche und ökonomische Herausforderung für die nächsten Jahrzehnte. Im Hinblick auf die schlechteren Einkommensverhältnisse der künftigen älteren Generationen wird die Versorgung mit bedarfsgerechtem Wohnraum zu bezahlbaren Mieten zur zentralen Aufgabe.

Die Studie "Wohnen im Alter" beziffert allein den spezifischen Mehraufwand zur Erreichung eines altersgerechten Wohnstandards für mobilitätseingeschränkte ältere Menschen auf knapp 18 Milliarden EUR. Rein rechnerisch ergibt sich so bei rund 2,5 Millionen Wohnungen ein durchschnittlicher Aufwand von 7.200 EUR pro Wohnung.²

Mit der Festlegung im Koalitionsvertrag, dass ältere Menschen und Menschen mit Behinderungen länger und lebenswerter in ihrem gewohnten Umfeld verbleiben können, hat die Bundesregierung im Jahr 2009 gleichsam die Weiterentwicklung eines KfW-Förderprogramms zur Versorgung mit altersgerechtem Wohnraum festgeschrieben. Die Bundesregierung hat das KfW-Programm "Altersgerecht Umbauen" auch in den "Nationalen Aktionsplan zur Umsetzung der UN-Behindertenrechtskonvention" aufgenommen. Der Ausstieg des Bundes aus der Mitfinanzierung in 2012 war und ist

² Dabei wird davon ausgegangen, dass in rund der Hälfte der Wohnungen (1,14 Millionen Wohnungen) sowohl Barrieren beim Zugang als auch innerhalb der Wohnung zu beheben sind. Die unterstellten Anpassungskosten je Wohneinheit belaufen sich hierbei auf ca. 19.200 EUR. Für die Modernisierung von 1,14 Millionen Wohnungen wären somit allein Investitionen von insgesamt 22 Milliarden EUR erforderlich. Für alle rund 2,5 Millionen Wohnungen ergäbe dies sogar ein Investitionsvolumen von schätzungsweise knapp 39 Milliarden EUR. Auf der Grundlage von mehreren vom KDA zusammengestellten Fallbeispielen wird davon ausgegangen, dass im Falle einer Badsanierung etwa 20 % und bei der vertikalen Wohnraumschließung etwa 80 % der Kosten durch den spezifischen Mehraufwand für die altersgerechte Wohnungsanpassung begründet sind. Der geschätzte spezifische Mehraufwand zur Erreichung eines altersgerechten Wohnstandards für mobilitätseingeschränkte ältere Menschen reduziert sich so auf knapp 18 Milliarden EUR.

daher völlig unverständlich und unangemessen. Aufgrund des vergleichsweise geringen Neubauvolumens ist vorrangig eine Anpassung des Wohnbestandes für die Herstellung einer altersgerechten Wohnraumversorgung quantitativ bedeutsam.

Das KfW-Programm war erfolgreich. Seit Programmstart im April 2009 bis Ende 2011 sind in Deutschland bereits mehr als 60.000 Wohnungen oder Einfamilienhäuser mithilfe der KfW-Förderung barrierearm umgebaut worden.

Der Ausstieg des Bundes hat auch dazu geführt, dass im bestehenden KfW-Eigenprogramm "Altersgerecht Umbauen" die Zuschussförderung für Mieter und Kleineigentümer gestrichen wurde. Gerade mit dieser Regelung wird jedoch eine Barrierereduzierung sowohl bei Eigentumswohnungen und Eigenheimen als auch in Mietwohnungen zielgenau erreicht.

Zudem sind nach dem Ausstieg des Bundes naturgemäß die Zinssätze gestiegen, die die Anreize für eine Inanspruchnahme zusätzlich vermindern. Das gilt unabhängig von der Tatsache, dass derzeit (Stand Mai 2012) die KfW je nach Laufzeit und Zinsbindung Zinssätze ab 1,0 % anbietet.

Der GdW begrüßt, dass die KfW seit dem 01.04.2012 den Einbau technischer Assistenzsysteme in die zu fördernden Maßnahmen ihres Eigenprogramms aufgenommen hat. Im Falle eines Wiedereinstiegs des Bundes in das Programm kann dieser wichtige Bereich weiter forciert werden.

Der GdW begrüßt ferner alle Bestrebungen, die Antragstellermodi zielgruppengerechter zu gestalten. Das beinhaltet sowohl die Ausweitung der Zuschussvariante für Privatpersonen und für professionelle Wohnungsunternehmen sowie vereinfachte, gebündelte Antragsverfahren bzw. Kontingente für Mehrfamiliengebäude.

Der GdW weist darauf hin, dass die auch von uns begrüßte Kombination mit der Förderung der energetischen Gebäudesanierung bereits möglich ist. Dabei kann es sich jedoch nur um eine Option handeln. Es wäre nicht sachgerecht, die Vergabe von Mitteln aus anderen Förderprogrammen davon abhängig zu machen, dass gleichzeitig Maßnahmen zur Reduzierung der Beseitigung von Barrieren im Wohnungsbestand umgesetzt werden. Geplante Investitionsmaßnahmen würden dann an die Durchführung weiterer Maßnahmen gekoppelt, die in diesem Zusammenhang gar nicht ausführbar wären. So kann der barrierearme Umbau innerhalb einer Wohnung nicht an geplante Maßnahmen an der Gebäudehülle, zum Beispiel Wärmedämmung, oder in Zentralbereichen, zum Beispiel Heizungsenergieerneuerung, gekoppelt werden.

Zielgruppengerechte Informations- und Beratungsangebote – II. Ziffer 5. Drucksache 17/9406

Der GdW begrüßt grundsätzlich die Maßnahmen der Ziffern 5 a – 5 d, wobei eine finanzielle Unterlegung und eine genaue Beschreibung möglicher Träger dieser Maßnahmen leider fehlen. Bei einer Umfrage zum Jahresende 2009 haben 39 % unserer Mitgliedsunter-

nehmen angegeben, ihren Mietern und Genossenschaftsmitgliedern Beratungs- und Unterstützungsleistungen bei baulichen Wohnungsanpassungen anzubieten. Sofern eine solche Wohnberatung mit Steuergeldern unterstützt würde, müssen die Leistungen und das Know-how der Wohnungsunternehmen entsprechend Berücksichtigung finden.

Länderübergreifende Fachkommission "Recht des Wohnungswesens" – II. Ziffer 6. Drucksache 17/9406/1. Anstrich Drucksache 17/6295 und Stärkung der DIN 18040 – II. Ziffer 7. Drucksache 17/9406

Zu II. 6a) – 6c) und 7. Drucksache 17/9406 sowie 1. Anstrich Drucksache 17/6295: Barrierefreiheit, Kopplung an andere Programme

(1) Bereich Neubau

In der von uns vertretenen Wohnungswirtschaft nehmen barrierefreies Bauen im Neubau und barrierearmer Umbau im Bestand einen hohen Stellenwert ein. So hat der GdW das Qualitätssiegel "Nachhaltiger Wohnungsbau" mitentwickelt, in dem unter anderem die Barrierefreiheit des Hauszugangs und des Zugangs zu den Wohnungen sowie der Grad der Barrierefreiheit der Wohnungen im Rahmen der Wohnqualität bewertet werden.

Eine Umfrage des GdW bei 65 im Neubau engagierten Mitgliedsunternehmen zeigt, dass Neubauvorhaben mit insgesamt 2.650 Wohnungen und 80 % der errichteten Wohnungen barrierefrei erreichbar und 40 % der Wohnungen barrierefrei ausgestattet sind. Im Gebäudebestand hat sich die Wohnungswirtschaft stets für die Förderung des barrierearmen Umbaus eingesetzt.

Obwohl der GdW das Ziel unterstützt, den überwiegenden Anteil der Neubauten barrierefrei nach DIN 18040 zu gestalten, lehnen wir eine verbindliche rechtliche Vorgabe, wonach alle neuen Wohnungen ausschließlich barrierefrei zu errichten sind, ab. Im Bereich des Wohnungsneubaus halten wir das Ziel eines verbindlichen barrierefreien Standards im Rahmen der derzeitigen Regelung der Bauordnungen der Länder bzw. der Musterbauordnung (MBO) für richtig und wirtschaftlich angemessen. Gemäß § 50 MBO (Barrierefreies Bauen) müssen in Gebäuden mit mehr als zwei³ Wohnungen lediglich die Wohnungen eines Geschosses barrierefrei erreichbar sein. In diesen Wohnungen sind die Wohn- und Schlafräume, eine Toilette, ein Bad sowie die Küche oder die Kochnische mit dem Rollstuhl zugänglich zu gestalten.

Während wir mit der Vorgabe nach barrierefreien Zugängen bei neuen Gebäuden übereinstimmen, halten wir es im Einklang mit der MBO nicht für notwendig oder sinnvoll, auch 100 % der Wohnungen barrierefrei auszustatten. Es ist daher ausreichend, wenn zum Beispiel eine vollständige Barrierefreiheit im Erdgeschoss hergestellt ist. Zudem wäre unter dem Ziel einer gemischten Belegung eine Vorschrift, die Barrierefreiheit auf alle Geschosse zu beziehen, sogar eher

³ In einigen Ländern: mehr als vier oder sechs

schädlich. Barrierefreie Wohnungen weisen auch größere Wohnflächen auf, die zu höheren Wohnungsmieten führen.

Darüber hinaus würde insbesondere bei niedrig-geschossigen Bauten, also zum Beispiel bei Neubauten mit nicht mehr als drei Stockwerken, eine verbindliche barrierefreie Vorgabe dem von Politik und Wohnungswirtschaft gemeinsam verfolgten Ziel des kostensparenden Bauens massiv widersprechen.

(2) Bereich Bestandsbauten

Im Gebäudebestand ist eine Einhaltung der DIN 18040 zum barrierefreien Bauen sowohl aus technischen als auch aus Kostengründen nicht vollständig umsetzbar, zum Beispiel im Bereich Aufzugsnachrüstung oder Durchgangsbreiten. Gleichzeitig können im Bestand jedoch eine Vielzahl von Maßnahmen zur Reduktion von Barrieren durchgeführt werden, die wesentliche Erleichterungen bei der Nutzung darstellen. Edinger und Lerch⁴ definieren daher den Begriff "barrierearme Anpassung" als ein Bündel von Maßnahmen zur Barriere-reduzierung im Bestand für die Verbesserung der Gebrauchstauglichkeit von Wohnungen. Der barrierearme Umbau im Gebäudebestand ist inzwischen eine allgemein anerkannte Maßnahme. Auf dem Markt befinden sich dazu eine Reihe guter Ratgeber.

Da Barrierefreiheit im Gebäudebestand bei Umbauten praktisch nicht erreichbar ist, kann es eine entsprechende fachlich ernst gemeinte Forderung weder für die Technischen Baubestimmungen der Länder noch für die Musterbauordnung geben.

Daraus folgt auch zwingend, dass weder die soziale Wohnraumförderung durch die Länder noch die Vergabe der Städtebaufördermittel an die Schaffung von barrierefreiem Wohnraum geknüpft werden darf. Ausnahmen können allenfalls den Neubau betreffen.

Auch unter gesellschaftlichen Aspekten und angesichts der gemischten Zusammensetzung der Bevölkerung ist eine 100%ige Barrierefreiheit aller Wohnungen nicht vonnöten.

(3) Bereich Wohnumfeld

Zahlreiche Wohnungsunternehmen setzen zusammen mit Neubaulmaßnahmen und Bestandsinvestitionen auch Schwellenreduzierungen im unmittelbaren Wohnumfeld um. Es entspricht der Logik und der Zielsetzung der Wohnungswirtschaft, dass Wohngebäude auch mittels Rollstuhl erreichbar sein müssen. Eine gesetzliche Verpflichtung lehnen wir jedoch ab.

Zum einen sind zahlreiche Anpassungen weder technisch herstellbar noch vor dem Hintergrund der Vielzahl der Gebäude finanzierbar. Zum anderen endet die Zuständigkeit der Wohnungsunternehmen im Wohnumfeld an der Grundstücksgrenze. Eine etwaige gesetzliche Verpflichtung für eine Barrierefreiheit im Wohnumfeld wäre damit praktisch nicht umsetzbar und scheidet somit aus.

⁴ Edinger, Susanne, Lerch, Helmut: Barrierearm – Realisierung eines neuen Begriffs – Kurzfassung eines Forschungsprojektes an der Fachhochschule Heidelberg, August 2006, Seite 1.

Zu II. 1) Drucksache 17/9406: AGG

Im Bereich des Wohnraumes bedarf es einer weiteren gesetzlichen Regelung zur Verbesserung der Rechtsstellung von Menschen mit Behinderungen nicht. Gemäß § 2 Abs. 1 Nr. 8 findet das Allgemeine Gleichbehandlungsgesetz auch auf den Wohnraum Anwendung. In den jeweiligen Landesbauordnungen wurde dem Rechnung getragen. So sehen diese verbindlich vor, dass etwa in Wohngebäuden mit mehr als vier bzw. sechs Wohnungen die Wohnungen eines Geschosses barrierefrei erreichbar sein müssen, vgl. § 35 Landesbauordnung Baden-Württemberg. Auch gibt es bereits entsprechende Verpflichtungen für Aufzugsanlagen. Weitere gesetzliche Verschärfungen sind demnach nicht erforderlich.

Vor diesem Hintergrund bereits bestehender öffentlich-rechtlicher Verpflichtungen würde somit auch eine Beweislastumkehr "ins Leere laufen".

Zu II. 6d) Drucksache 17/9406: Genehmigungsfreistellung

Ein Ausschluss von Wohngebäuden mit mehr als einer Wohnung von der Möglichkeit einer Genehmigungsfreistellung oder einem "vereinfachten Baugenehmigungsverfahren" wird strikt abgelehnt.

Zu II. 6e) Drucksache 17/9406 sowie 8. Anstrich Drucksache 17/6295: Ausbildung von Ingenieuren und Architekten

Der GdW begrüßt eine Berücksichtigung barrierefreier und -armer Ausbildungsinhalte bei Ingenieuren und Architekten.

Zu II. 7b) Drucksache 17/9406: Einhaltung der DIN 18040-2 für Betreutes Wohnen

Eine Einhaltung der DIN als verpflichtendes Qualitätskriterium ist wie oben argumentiert, allenfalls im Rahmen der geltenden Bauordnungen und ausschließlich auf Neubauten zu beziehen.

Zu II. 8) Drucksache 17/9406 sowie 7. Anstrich Drucksache 17/6295: Regelmäßige Berichte

Der GdW begrüßt eine regelmäßige Berichterstattung über den Stand des barrierefreien Umbaus des Gebäudebestands, wobei hierbei auch Maßnahmen zur Herstellung barrierearmer Wohnungen einbezogen werden müssen. Es ist jedoch darauf zu achten, dass Grundstückseigentümern dadurch kein nennenswerter bürokratischer Aufwand entsteht.

Zu II. 9. Anstrich Drucksache 17/6295: Erweiterung von § 40 Abs. 4 SGB XI

Der GdW begrüßt die geforderte Klarstellung, dass wohnumfeldverbessernde Maßnahmen gemäß § 40 Abs. 4 SGB XI erneut nach Wohnungsumzug gewährt werden, hält diese Änderung jedoch bei Weitem nicht für ausreichend.

Wie schon in unserer frühzeitigen Stellungnahme zum Referentenentwurf eines Gesetzes zur Neuausrichtung der Pflegeversicherung (Pflege-Neuausrichtungsgesetz – PNG) vom 10.02.2012 argumen-

tiert, sehen wir spätestens zum Zeitpunkt der Einführung eines neuen Pflegebedürftigkeitsbegriffs inhaltliche Ergänzungen des § 40 Abs. 4 SGB XI als sachgerecht und notwendig an.

Dies gilt auch weiterhin für die der nach dem Entwurf des PNG geplante Streichung des 10 %-Eigenanteils für den individuellen Zuschuss für Maßnahmen zur Verbesserung des individuellen Wohnumfeldes in Höhe von 2.557 EUR je Maßnahme, die von uns als ein Schritt in die richtige Richtung begrüßt wird. Dadurch ergibt sich eine um den gleichen Prozentsatz höhere individuelle Zuwendung bei gleichzeitiger Verringerung bürokratischer Anforderungen.

Dies reicht jedoch nicht aus. Vielmehr ist es notwendig, den Förderatbestand nach dem Hilfsmittelverzeichnis der Pflegekassen gemäß SGB V um

- mobilitätsfördernde Umbauten beim Gebäude- und Wohnungszugang und Barrierereduzierungen innerhalb der Wohnungen (Schwellen, Schalter, Bäder, Küchen) sowie um
- mobilitätsfördernde Einbauten zur Erhöhung der Selbstständigkeit im Bereich technischer Assistenzsysteme in der Wohnung zu erweitern. Das bedeutet, dass über autarke Systeme hinaus auch vernetzungsfähige Einbauten wie Multisensoren und berührungslose Bedienelemente zu berücksichtigen sind, die der Sicherheit und Gesundheit der Bewohner dienen.

Zu II. 10. Anstrich Drucksache 17/6295: Berücksichtigung von Umbaumaßnahmen im sogenannten "Wohn-Riester"

Der GdW war Ideengeber und strenger Befürworter der Anwendung des Riester-Modells für den Wohnungsbau ("Wohn-Riester"). Seit Jahren fordern GdW und BSI zudem eine Ausweitung der Förderung auf vermietete Wohnimmobilien. Es ist nicht sachgerecht, den Erwerb vermieteter Immobilien mittelbar – über Fonds – staatlich zu fördern, die Direktanlage aber nicht. Ein weiterer Grund für den Einbezug vermieteter Objekte in die Riester-Systematik sind die besonders aus den Bedingungen auf dem Arbeitsmarkt resultierenden gestiegenen Mobilitätsanforderungen.

Wir begrüßen grundsätzlich, dass Entnahmen nicht nur für die Immobilienfinanzierung, sondern auch für barrierefreie und barrierearme Umbaumaßnahmen genutzt werden können. Allerdings empfehlen wir, um zum Beispiel Abgrenzungsprobleme gegenüber reinen Modernisierungs- und laufenden Instandhaltungsmaßnahmen zu vermeiden, eine Entnahme für Umbaumaßnahmen auf das selbst genutzte Wohneigentum zu begrenzen.

GdW Bundesverband
deutscher Wohnungs- und
Immobilienunternehmen e.V.

Mecklenburgische Str. 57
14197 Berlin
Telefon: +49 (0)30 82403-0
Telefax: +49 (0)30 82403-199

Brüsseler Büro des GdW
47-51, rue du Luxembourg
1050 Bruxelles
BELGIEN
Telefon: +32 2 5 50 16 11
Telefax: +32 2 5 03 56 07

E-Mail: mail@gdw.de
Internet: <http://www.gdw.de>

Stellungnahme der Deutschen Bahn AG**zur öffentlichen Anhörung des Ausschusses für Verkehr, Bau und
Stadtentwicklung****des Deutschen Bundestages am 09.05.2012****Barrierefreie Reiseangebote werden immer wichtiger**

Für die Deutsche Bahn AG (DB) als Mobilitätsdienstleister mit touristischem Hintergrund und als größtes deutsches Eisenbahnverkehrsunternehmen **gewinnt die Herstellung von Barrierefreiheit zunehmend an Bedeutung. Behinderte Menschen** stellen eine **wichtige Kundengruppe** dar, die auch vor dem Hintergrund der demografischen Entwicklung weiter wachsen wird. Bereits heute bietet **die DB** Menschen mit Handicap umfangreiche Serviceleistungen rund um ihre Reise an und **unternimmt** seit Jahren **große Anstrengungen, um Fahrgästen mit Behinderungen eine selbstbestimmte Mobilität zu ermöglichen**. Ziel ist es, den spezifischen Bedürfnissen von behinderten Menschen in besonderem Maße Rechnung zu tragen. Die **DB orientiert sich dabei am Konzept des „Design für Alle“**. Schließlich ist Barrierefreiheit für rd. 10 % der Bevölkerung zwingend erforderlich, für 30 % notwendig, jedoch für 100% aller Reisenden komfortabel.

Große Fortschritte im barrierefreien Reisen in den letzten 10 Jahren

2012, zehn Jahre nach dem Inkrafttreten des Behindertengleichstellungsgesetzes des Bundes (BGG) und der Einrichtung der Kontaktstelle für kundenbezogene Behindertenangelegenheiten im Unternehmensbereich Personenverkehr der DB, können **der Deutsche Behindertenrat** respektive die Vertreter der Programm-begleitenden Arbeitsgruppe **und die DB gemeinsam auf wichtige Meilensteine einer zehnjährigen partnerschaftlichen Zusammenarbeit zurückblicken**.

Auf Basis der Maßnahmenplanungen, die u. a. im 1. Programm der DB als Selbstverpflichtung definiert sind, und der konstruktiven Zusammenarbeit, sowohl innerhalb der begleitenden Arbeitsgruppe zum Programm der DB als auch innerhalb der einzelnen DB-Unternehmensbereiche, konnten in den vergangenen Jahren entscheidende Schritte in Richtung einer „barrierefreien Bahn“ gemeinsam mit allen Akteuren zurück gelegt werden. Diese sind **in der vorliegenden 5-Jahres-Bilanz zum 1. Programm der DB dokumentiert**.

In insgesamt **59 ICE 1-Zügen** konnten neben der Berücksichtigung von barrierefreien Standards wichtige Maßnahmen, wie z. B. die **Einrichtung eines dritten Rollstuhl-stellplatzes**, die **gezielte Auffindung des Türöffners** durch einen weißen Ring, die **Markierung der Glastüren durch Kontraststreifen**, **größere Schrift und Kontrastverbesserung bei den Reservierungsanzeigen** sowie die Anbringung von **taktilen Wagennummern und Piktogrammen** umgesetzt werden.

DB Regio hat für neue Fahrzeuge in den letzten 15 Jahren fast **9 Mrd. EUR investiert**. Damit konnten rund 900 elektrische Triebzüge (ET), fast 1.000 Dieseltriebzüge (VT) und über 1.500 moderne Doppelstockwagen beschafft werden.

Im Nahverkehr werden heute bereits **alle klassischen S-Bahn-Netze** (München, Stuttgart, Frankfurt am Main, Rhein-Ruhr, Hamburg und Berlin) **nahezu komplett barrierefrei** betrieben. Durch die Investition in neue Züge und in die entsprechende Gestaltung der Bahnsteige konnten in den letzten Jahren zudem weitere große S-Bahn-Netze und zunehmend flächendeckend auch Netze abseits der Ballungsgebiete umgestaltet werden.

Ausgewählte Beispiele seit 2005:

- S-Bahn Rhein-Ruhr: 84 Neufahrzeuge ET 422 (2008 - 2010)
- E-Netze Augsburg und Würzburg: neue ET seit 2009/2010
- Raum Magdeburg-Halle 69 Doppelstockwagen in 2011/2012

Seit dem 01.09.2011 können 1,4 Mio. Menschen, die zusätzlich zu ihrem Schwerbehindertenausweis **über eine Wertmarke verfügen**, die täglich über 20.000 **Nahverkehrszüge der DB kostenlos nutzen**. Zuvor war es für schwerbehinderte Menschen, die die Voraussetzungen der Freifahrtberechtigung erfüllen, lediglich möglich, 50 km um ihren Wohnort sowie in allen Verkehrsverbänden kostenlos zu reisen.

Als größtes Busunternehmen Deutschlands **betreibt die DB rd. 4.800 eigene Busse, wobei knapp 70 % niederflurig unterwegs sind**. Dank dieser Technik und Fahrerschulungen konnte die Mobilitätskette für mobilitätseingeschränkte Reisende auch hier weiter ausgebaut und verbessert werden.

Die **DB modernisiert jedes Jahr durchschnittlich 100 Bahnhöfe** bzw. Haltepunkte und **sorgt für die Verbesserung der Barrierefreiheit**. Es werden dabei **Bahnsteige erhöht und mit stufenfreien Zugangsmöglichkeiten** über Gehwege oder - wo örtlich Brückenbauwerke erforderlich sind - über Aufzüge oder lange Rampen ausgestattet. Außerdem erfolgt eine barrierefreie Ausstattung der modernisierten Anlagen, beispielsweise durch **taktile Leitsysteme, Automatiktüren, moderner Wegeleitung, oder dynamischen Kundeninformationsanlagen**.

Für blinde und sehbehinderte Menschen sind **bisher ca. 3.670 Bahnsteige (39 %) mit einem taktilen Leitsystem aus Bodenindikatoren ausgestattet**. Zudem gibt es in einigen Bahnhöfen an den Treppen zu den Bahnsteigen Handlaufbeschriftungen mit Prismen- bzw. Brailleschrift und in den Bahnhofshallen Tafeln mit taktilen, Lageplänen. Darüber hinaus verfügen **alle neu eingebauten Aufzüge über tastbare Bedienelemente sowie über ein Sprachmodul**. Die **DB Informationen** der neuen Generation **sind mit Induktionsschleifen zur Sprachverstärkung** für hörbehinderte Menschen und **einem herausfahrbaren Bedientisch** für Rollstuhlfahrer **ausgestattet**.

Barrierefreies Bahnreisen auch in Zukunft im Fokus der DB

Das Ziel der DB ist **auch künftig die Realisierung eines möglichst barrierefreien Reisens** für mobilitätseingeschränkte Menschen. **Mit dem nun vorgelegten 2. Programm** möchte die DB **an das bisher gemeinsam Erreichte anknüpfen** und **weitere entscheidende Meilensteine in Richtung Barrierefreiheit setzen**.

Die Bemühungen der DB sukzessive Barrierefreiheit hinsichtlich Fahrzeugen und Infrastruktur zu realisieren wird **auch künftig** maßgeblich begleitet vom **Dialog mit den Mitgliedern der Arbeitsgruppe, um bewusst deren Kompetenz mit einzubringen** und die **Maßnahmen an den spezifischen Bedürfnissen** von mobilitätseingeschränkten Menschen **auszurichten**. Die Arbeitsgruppe wird auch an der Fortschreibung des 2. Programms mitwirken und in Fragen der schrittweisen Herstellung von Barrierefreiheit von der Planung bis zur Umsetzung der einzelnen Vorhaben beratend zur Verfügung stehen.

Alle **neu zu beschaffenden Fahrzeuge** wird DB Fernverkehr mit einer **fahrzeuggebundenen Einstiegshilfe** ausstatten, **erstmalig** die ab **Dezember 2012** avisierten **16 neuen ICE 3-Züge**. Auch für sehbehinderte Fahrgäste wird die Ausstattung bei allen neuen Fahrzeugen u. a. durch ein **taktils Leitsystem und ein akustisches Türfindesignal** deutlich verbessert. Die geltenden Normen zur Erreichung der weitgehenden Barrierefreiheit in Zügen werden bei allen Fahrzeugbeschaffungsprojekten vollständig umgesetzt und durch weitere Verbesserungen u. a. **Gangseitige Haltegriffe an Sitzen, Haltestangen in längeren Gangbereichen, großformatige taktile Platzziffern in Kopfstütze der Sitze** integriert und bis zu **6 Deckenbildschirme** je Wagen mit **gutem Schriftkontrast** ergänzt.

Daneben wird **auch bei allen Fahrzeugmodernisierungen der Bestandsflotte** die **Realisierung aktueller barrierefreier Standards** verfolgt, soweit dies im Rahmen technischer und wirtschaftlicher Möglichkeiten vertretbar ist. So werden seit November 2010 werden sukzessive die **44 ICE 2-Züge** modernisiert, ein Schwerpunkt liegt hier in Verbesserungen für mobilitätseingeschränkte Reisende. Die Züge verfügen dann über **zwei Rollstuhlstellplätze** mit Hubtisch und Serviceruf, ein **taktils Leitsystem** (u. a. taktile Fußbodenleisten und WC-Piktogramme), über **Haltestangen in längeren Gangbereichen**, über **Haltegriffe und taktilen Sitzplatznummern** an den Mittelgangplätzen sowie über eine **verbesserte Trittstufen- und Innentürenkennzeichnung**.

Die Einführung der TSI PRM hat der Konfiguration neu zu beschaffender Fahrzeuge bzw. dem Umbau/Redesign von Fahrzeugen eine zusätzliche Dynamik gegeben. Für **alle Fahrzeuge, die DB Regio neu beschafft oder umbaut**, werden ab 2013 die **Regeln der TSI PRM verbindlich umgesetzt**.

Der **Wettbewerb im Bestellermarkt** erfordert **Fahrzeugkonzepte nach den Anforderungen der Aufgabenträger**, daher erfolgen **über die TSI PRM hinausgehende Investitionen in Barrierefreiheit nur wenn dies in Verkehrsausschreibungen gefordert wird**.

Ausgewählte Beispiele für den zukünftigen Einsatz TSI PRM-gerechter Neufahrzeuge:

- S-Bahn Stuttgart: 87 Neufahrzeuge ET 430 ab 2013
- S-Bahn Rhein-Main: Neufahrzeuge ab Ende 2014 (Ersatz für ET 420)
- Anbindung des neuen Flughafens Berlin-Brandenburg ab 03. Juni 2012 mit neuen ET 442

Ziel im Schienennahverkehr ist es, die **Anforderungen an künftig zu beschaffende Fahrzeuge** i. S. des barrierefreien Reisens **zu standardisieren**. Die DB geht zuversichtlich davon aus, dass **nach 2017 alle Nahverkehrszüge Barrierefreiheit bieten können**.

Wo zur stufenfreien Erreichbarkeit der Bahnsteige Aufzüge oder längere Rampen erforderlich sind, erfolgt der **Ausbau auch künftig prioritär** in den höher frequentierten **Stationen mit über 1.000 Reisenden** pro Tag (1.000-Reisende-Regelung). Mit dieser Priorisierung kann **bereits mittelfristig für rund 95 % aller Ein- und Aussteiger** an den Stationen der DB **ein stufenfreier Zugang** erreicht werden.

Die Schiene bedarf hier jedoch auch angesichts noch nicht berücksichtigter kleinerer Stationen und **trotz eines hohen Eigenmitteleinsatzes** der DB **weiterhin der politischen Unterstützung**, wie es bspw. **im Rahmen des Konjunkturpakets II** gelang. **Bis 2011** investierte die DB rd. **300 Mio. EUR** aus dem **Konjunkturprogramm** in **mehr als 2.000 kleinere und mittlere Bahnhöfe**. Im Zuge dieser Maßnahmen wurde für **41 Stationen durch den Neubau von Aufzügen** die stufenfreie Erreichbarkeit der Bahnsteige geschaffen. Auch ein Austausch und die Sanierung von bestehenden, älteren Aufzügen sowie der Einbau von neuen Fahrtreppen zur Steigerung des Komforts ist erfolgt.

Auch bei der **Ausstattung** der bundesweit über 400 DB **Reisezentren** wird die **Barrierefreiheit stetig vorangetrieben** und auf die Bedürfnisse mobilitätseingeschränkter Reisender ausgerichtet. Wichtige Komponenten eines barrierefreien Reisezentrums sind **Türfolierungen, taktile Wegeführung, ein barrierefreies Aufrufsystem, Sitzmodule und ein höhenverstellbarer Schalter** für Rollstuhlfahrer oder kleinwüchsige Menschen inklusive einer **induktiven Hörschleife**. Bis **Ende 2011** wurden rund **40 Reisezentren barrierefrei** ausgestattet.

Auch die **neuen DB Automaten** werden im Hinblick auf ihre **Barrierefreiheit und Nutzerfreundlichkeit ständig weiterentwickelt**. Die **Verbesserungen** spiegeln sich sowohl in der **Gestaltung der Automaten** (zum Beispiel keine scharfen Ecken und Kanten) und der **Anordnung der Bedienelemente** (beispielsweise PIN-Pad und Kartenleser sind für sitzende oder kleine Personen niedriger angeordnet) als auch in einer **einfacheren Bedienbarkeit** wider. Darüber hinaus konnte in Zusammenarbeit mit dem Fraunhofer-Institut in 2010 eine neue Benutzeroberfläche eingeführt werden, die die Bedienung durch **größere Buttons und Schriften** sowie durch **stärkere Kontraste** erleichtert. Bis **Ende 2011** wurden bundesweit rund **6.800 neue Geräte** aufgestellt.

Für mobilitätseingeschränkte Reisende bietet die DB eine zentrale Anlaufstelle

Die **Mobilitätsservice-Zentrale** ist die **zentrale Anlaufstelle** der DB für mobilitätseingeschränkte Menschen. Sie dient nicht nur der **Information**, sondern auch der **Organisation** von notwendigen **Hilfestellungen** (Ein-, Um-, Ausstiegsservice), der **Fahrscheinerstellung**, der **Reservierung von Sitzplätzen** etc. Die MSZ ist täglich von 06:00 bis 22:00 Uhr erreichbar. Auch erfolgt eine Versendung von Auftragsbestätigungen per E-Mail über die gebuchten Hilfeleistungen, sofern dies

vom Kunden gewünscht wird. Ebenso ist die **Organisation von Hilfeleistungen im grenzüberschreitenden Verkehr** möglich.

Auch im **Internet** sind **Informationen für Reisende mit Handicap** über die **relevanten Services** (www.bahn.de/barrierefrei) und **Ausstattungen an den Bahnhöfen** (www.bahnhof.de) vorhanden. Um gehörlosen Menschen das Reisen mit der Bahn zu erleichtern, wurden zusammen mit dem Deutschen Gehörlosenbund **erstmalig mehrere Gebärdensprach-Videos** für das Internet **entwickelt**. Neben Fragen zur BahnCard und zu den Fahrgastrechten werden auch die Services rund um die Reiseplanung und -information sowie die Möglichkeiten des Fahrkartenkaufs ausführlich erläutert. Diese **sog. „Guided Tour“** ist **seit März 2012** über nachfolgenden Link abrufbar: www.bahn.de/gebaerdensprachvideos

Hörbehinderte und gehörlose Kunden können die wichtigsten Informationen rund um eine Bahnreise unter www.bahn.de/ gehoerlos nachlesen. Hierbei sind aktuelle Verkehrsinformationen zu Abfahrts- und Ankunftszeiten der Züge, zu den größten Bahnhöfen in Deutschland und zu mobilen Services für Mobilfunkgeräte ebenso online verfügbar wie zur Mobilitätsservice-Zentrale. **Gehörlose Menschen** können mit der **Mobilitätsservice-Zentrale per Fax** unter 01805/159 357* oder **per E-Mail** (deaf-msz@deutschebahn.com) **kommunizieren**.

Weiterhin gibt es die Informationsbroschüre „Mobil mit Handicap - Services für mobilitätseingeschränkte Reisende“ als Ratgeber und Übersicht über die DB-Services für die Zielgruppe.

Gereonstraße 18 - 32
50670 Köln

07.05.2012/KI

Telefon +49 221 3771-0
Durchwahl 3771-206
Telefax +49 221 3771-509

E-Mail

gesine.kort-weier
@staedtetag.de

Herrn
Dr. Anton Hofreiter, MdB
Vorsitzender des Ausschuss für
Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung
Platz der Republik 1
11011 Berlin

per E-Mail: verkehrsausschuss@bundestag.deBearbeitet von
Gesine Kort-Weiher

Aktenzeichen

64.70.72

Umdruck-Nr.

K 5128

Öffentliche Anhörung „Barrierefreie Mobilität und barrierefreies Wohnen – Voraussetzungen für Teilhabe und Gleichberechtigung“ am 09.05.2012 in Berlin

Sehr geehrter Herr Dr. Hofreiter,

wie bereits mitgeteilt, ist es dem Unterzeichner leider nicht möglich, an der öffentlichen Anhörung am 09.05.2012 persönlich teilzunehmen. Gerne nutzen wir aber die Gelegenheit, in anliegend unsere schriftliche Stellungnahme zu den Themen der Anhörung „Barrierefreie Mobilität“ und „Barrierefreies Wohnen“ sowie zu den hierzu vorliegenden Anträgen zu übermitteln.

Mit freundlichen Grüßen
In Vertretung



Folkert Kiepe

Anlage

- Schriftliche Stellungnahme zur öffentlichen Anhörung des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung des Deutschen Bundestages am 09.05.2012

**Schriftliche Stellungnahme
des Deutschen Städtetages
zu den Themen „Barrierefreie Mobilität“ und „Barrierefreies Wohnen“ und
den hierzu vorliegenden Anträgen der Fraktionen**

Wir begrüßen ausdrücklich, dass der Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung des Deutschen Bundestages die in einer alternden Gesellschaft bedeutsamen Themen „Barrierefreie Mobilität“ und „Barrierefreies Wohnen“ aufgreift. Gerne nutzen wir die Gelegenheit, im Rahmen unserer Stellungnahme auf einige nach unserer Einschätzung besonders bedeutsame Aspekte in diesem Zusammenhang hinzuweisen:

a) Barrierefreies Wohnen

- Die Bereitstellung eines ausreichenden und bezahlbaren Angebots an altengerechtem Wohnraum ist eine der wichtigsten wohnungspolitischen Aufgaben der kommenden Jahre. Denn nur so lässt sich der Wunsch der weit überwiegenden Zahl älterer Menschen nach einem selbstständigen Wohnen und Leben in ihrer vertrauten Umgebung erfüllen. Um die erforderlichen Quantitäten an altengerechtem und barrierefreiem Wohnraum zu schaffen, sind erhebliche Anstrengungen erforderlich. So bewegt sich der Anpassungsbedarf in den kommenden Jahren bei vorsichtiger Berechnung in einer Größenordnung von insgesamt ca. 2,5 Millionen Wohnungen.
- Um die Mietbelastungen für die schon heute hohe und in Zukunft noch weiter wachsende Zahl einkommenschwacher Rentnerhaushalte in erträglichen Grenzen zu halten, müssen die erforderlichen baulichen Maßnahmen finanziell gefördert werden. Dementsprechend ist

der Neubau altengerechter und barrierefreier Wohnungen sowie der altengerechte und barrierearme Umbau von Wohnungen im Bestand eine der wichtigsten Aufgaben für die Wohnraumfördermaßnahmen der Länder. Der Umfang der hierzu erforderlichen Investitionen macht eine Fortführung der Kompensationszahlungen des Bundes in der Wohnraumförderung über das Jahr 2013 hinaus nicht zuletzt zur Bewältigung dieser wohnungspolitischen Aufgabe unverzichtbar. Wegen der großen Zahl der bereits im Seniorenalter befindlichen privaten Hauseigentümer halten wir darüber hinaus eine Fortführung des erfolgreichen KfW-Programms „Altersgerecht Umbauen“ für sinnvoll. Nach einer Anlaufphase hat sich das Programm mit attraktiven Zinskonditionen und einer später eingeführten Zuschusskomponente sowohl für Wohnungsunternehmen als auch für private Hauseigentümer und Selbstnutzer als ausgesprochen attraktiv erwiesen. Dabei sollte jedoch im Sinne einer langfristig orientierten und nachhaltigen Wohnungspolitik eine Verknüpfung der Förderangebote der KfW im Bereich des altersgerechten/barrierefreien Umbaus und der energetischen Sanierung von Wohnungen erfolgen.

- Um die Wohnungsunternehmen und privaten Hauseigentümer wirtschaftlich nicht zu überfordern und die Mietsteigerungen durch die Umlage der Investitionskosten auf die Miete in einem vertretbaren Rahmen zu halten, sollte die Festlegung der zu erreichenden Standards insbesondere bezüglich der Anpassungsmaßnahmen im Wohnungsbestand mit Augenmaß und unter Berücksichtigung des Kosten-Nutzen-Verhältnisses erfolgen. Denn gerade im Wohnungsbestand wird sich eine völlige Barrierefreiheit in vielen Fällen nur zu unverhältnismäßig hohen Kosten erreichen lassen. Da vielen älteren und behinderten Menschen schon durch kleinere Anpassungs- und Umbaumaßnahmen das Leben erleichtert und ein selbstständiges Wohnen ermöglicht wird, ist der Verzicht auf vollständige Barrierefreiheit durchaus vertretbar. Im Ergebnis kommt es vor allem darauf an, dass in dem betreffenden Wohnquartier eine möglichst breite Palette geeigneter Wohnungen für Menschen mit unterschiedlichen Behinderungen und Handicaps zur Verfügung steht, damit jeder eine seinem Bedürfnis entsprechende Wohnung finden kann.
- Maßnahmen zur Schaffung eines ausreichenden und bezahlbaren Angebotes an senioren- und behindertengerechten Wohnungen reichen indessen für ein unabhängiges und selbstbestimmtes Wohnen nicht aus. Hinzukommen muss die Anpassung des Wohnumfeldes und des öffentlichen Raums, die Gewährleistung einer funktionierenden Nahversorgung mit Gütern des täglichen Bedarfs sowie die Bereitstellung der notwendigen technischen und sozialen Infrastrukturen. Dies erfordert integrierte Konzepte und eine ressortübergreifende Zusammenarbeit der betroffenen Fachressorts auf Bundes-, Landes- wie auf kommunaler Ebene sowie eine intensive Kooperation mit den von den Planungen betroffenen verwaltungsexternen Akteuren. Um den notwendigen Raumbezug der Fördermaßnahmen sicherzustellen und die Voraussetzungen für eine ganzheitliche Herangehensweise bei der Umgestaltung und Attraktivierung von Wohngebäuden und Wohnquartieren zu schaffen, müssen vor allem die Förderprogramme in der Wohnraumförderung und der Städtebauförderung besser miteinander verzahnt werden.

b) Barrierefreie Mobilität

Öffentlicher Personenverkehr

- Als Aufgabenträger des öffentlichen Personenverkehrs kommt den Städten eine zentrale Rolle zu, um eine barrierefreie Mobilität sicherzustellen. Insbesondere sieht das Personenbeförderungsgesetz heute bereits vor, dass ein Nahverkehrsplan die Belange behinderter und

anderer Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigung mit dem Ziel berücksichtigt, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs eine möglichst weitreichende Barrierefreiheit zu erreichen; im Nahverkehrsplan werden Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen. Bei seiner Aufstellung sind Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte der Aufgabenträger soweit vorhanden anzuhören. Diese Bestimmung ist im Rahmen der zurzeit laufenden Novellierung des Personenbeförderungsrechts aufrechtzuerhalten und die Umsetzung weiter zu fördern. Der Deutsche Städtetag setzt sich darüber hinaus im laufenden Gesetzgebungsverfahren für die Verbindlichkeit des Nahverkehrsplans ein.

- Für die Umsetzung der Ziele barrierefreier Mobilität ist allerdings eine auskömmliche Infrastrukturfinanzierung unabdingbare Voraussetzung. Diese Finanzierung sicherte seit 1971 das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG), welches ebenfalls das Erreichen möglichst weitreichender Barrierefreiheit und die Anhörung der Interessenvertreter behinderter Menschen bei der Vorhabensplanung als Fördervoraussetzung enthält. Seit 2006 wird die Förderung infolge der Föderalismusreform schrittweise den Ländern übertragen. Seither stellt der Bund für die entfallenen Finanzhilfen nach dem GVFG im Rahmen des so genannten Entflechtungsgesetzes noch jährlich 1,34 Milliarden Euro zur Verfügung. Zum 1. Januar 2014 soll die Zweckbindung der Entflechtungsmittel entfallen. Ende 2019 läuft die Finanzierungsregelung des Bundes aus, ohne das bisher über eine Nachfolgefiananzierung befunden wurde.
- Die bereitgestellten Mittel für die kommunale Infrastruktur decken den tatsächlichen Bedarf nicht. Der Deutsche Städtetag und der Verband der Deutschen Verkehrsunternehmen hatten zusammen mit 13 Ländern in einer umfangreichen Studie vor rund zwei Jahren den objektiven Bedarf für Investitionen unter anderem in die kommunale Verkehrsinfrastruktur ermittelt. Die Ergebnisse einer aktualisierten Bedarfsermittlung durch die Länder zeigen, dass der Gemeindeverkehr allein für den Neu- und Ausbau der kommunalen Verkehrsinfrastruktur einen Zuschussbedarf an Bundesmitteln in Höhe von 1,96 Milliarden Euro jährlich hat, davon 740 Millionen Euro für den ÖPNV.
- Der Deutsche Städtetag fordert in diesem Zusammenhang den Bund auf, die Mittel für den Neu- und Ausbau von Schienenwegen und kommunalen Straßen ab dem Jahr 2014 auf keinen Fall zu kürzen, sondern von derzeit 1,34 Milliarden Euro auf mindestens 1,96 Milliarden Euro aufzustocken. Wir appellieren an den Bund, Planungssicherheit auch über das Jahr 2019 hinaus zu schaffen. Die Länder müssten sich jetzt rasch auf eine Nachfolgeregelung zur Gemeindeverkehrsfinanzierung verständigen. Nur mit einer hinreichenden Finanzierung kann die weitreichende Barrierefreiheit im öffentlichen Personennahverkehr in der Praxis verbindlich umgesetzt werden.
- Die Nachfolgeregelungen der Bundesländer zu den ehemaligen Länderprogrammen des GVFG sehen überwiegend ebenfalls das Erreichen möglichst weitreichender Barrierefreiheit und die Anhörung der Interessenvertreter behinderter Menschen bei der Vorhabensplanung als Fördervoraussetzung vor. Der Deutsche Städtetag unterstützt auch hier die Beibehaltung oder Einführung der Regelung.
- Das Ziel der Barrierefreiheit des ÖPNV auf der gesamten Reisekette wird ausdrücklich begrüßt. Die Kommunen setzen sich aus eigenem Interesse gegenüber den Verkehrsunternehmen dafür ein, dass Fahrgast- und Tarifinformationen barrierefrei für Menschen mit Seh- und Hörbeeinträchtigungen gestaltet werden, in leichter Sprache formuliert und unter weitgehender Verwendung von Piktogrammen dargestellt werden und setzen dies im Wege der Vergabe von Fahrdienstleistungen als Auftraggeber um. Diesbezügliche Forschungsvorha-

ben und Modellprojekte werden von uns unterstützt.

Bahnverkehr / Luftverkehr

- Eine Evaluierung der Festlegungen im Bereich der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung und im Luftverkehrsgesetz werden als hilfreich angesehen, noch bestehende fahrzeugseitige Barrieren abzubauen. Auch verbindliche Fristen zur Vorlage von Programmen zur Schaffung von Barrierefreiheit bei Bahnanlagen, Schienenfahrzeugen, Flugzeugen und Flughäfen – vergleichbar dem kommunale Nahverkehrsplan – sowie ein Verschlechterungsverbot hinsichtlich vorhandener Barrierefreiheit werden als geeignetes Mittel unterstützt. Anforderungen an barrierefreie Fahrgast- und Tarifinformationen sind auch hier zu stellen. Eine Stärkung der Rechte von Reisenden mit Behinderungen ebenso wie die Normung einer barrierefreien Gestaltung von Verkehrsmitteln können die Forderungen unterstützen.

Fußgänger

- Das Prüfen längerer Ampelschaltungen, damit ältere Menschen, Kinder und mobilitätseingeschränkte Menschen gefahrlos die Straße überqueren können, ist kommunales Alltagsgeschäft. Dasselbe gilt für die Erneuerung von kommunalen Leit- und Orientierungssystemen, heute vorzugsweise oder ergänzt mit Piktogrammen oder Realabbildungen. Diese Fragen, wie auch der Aufbau von lückenlosen, hindernisfreien Wegenetzen für eine immer älter werdende Wohnbevölkerung in den Städten, obliegen der kommunalen Daseinsvorsorge und damit der politischen Entscheidung vor Ort.

c) **Barrierefreies Bauen im Baugesetzbuch verbindlich regeln**

Antrag der Fraktion DIE LINKE, Drs. 17/9426

- Für eine bedarfsgerechte Umsetzung der Konvention der Vereinten Nationen über die Rechte der Menschen mit Behinderungen (UN-Behindertenrechtskonvention) kommt dem Baurecht eine wichtige Rolle zu. Die Umsetzung der Forderung nach Barrierefreiheit und Teilhabe von Menschen mit Beeinträchtigungen erfordert entsprechend der Kompetenzordnung des Grundgesetzes bauplanungsrechtliche und bauordnungsrechtliche Vorschriften. Das Baugesetzbuch (BauGB) berücksichtigt diese Erfordernisse im Zusammenspiel mit der Baunutzungsverordnung (BauNVO) bereits nach geltendem Recht, da in § 1 Abs. 6 Ziff. 3 BauGB als Planungsgrundsatz ausdrücklich festgelegt ist, dass "die sozialen und kulturellen Bedürfnisse der Bevölkerung, insbesondere die Bedürfnisse der Familien, der jungen, alten und behinderten Menschen ..." zu berücksichtigen sind. Weiterer gesetzgeberischer Handlungsbedarf in Bezug auf das Bauplanungsrecht wird somit derzeit nicht gesehen. Darüber hinaus sind insbesondere im Baurecht der Länder umfangreiche Pflichten zur Barrierefreiheit bei Neubauten und größeren Umbauten öffentlicher Gebäude verankert.

Soweit es darum geht, die Vorschriften zur Öffentlichkeitsbeteiligung in der Bauleitplanung so auszugestalten, dass eine barrierefreie Teilhabe für alle Menschen möglich ist, ist darauf hinzuweisen, dass dieser Aspekt besonders in der seit "Stuttgart 21" geführten Debatte über eine veränderte Beteiligungskultur eine wichtige Rolle spielt. Aus kommunaler Sicht sind die wesentlichen Ziele dieser neuen Beteiligungs- und Planungskultur die Verbesserung der Teilhabe an der Stadtentwicklung (frühzeitige Information und Mitwirkung) sowie eine Aktivierung von kontinuierlichem Interesse am Gemeinwesen Stadt und seiner Entwicklung.

Hierbei ist den Akteuren vor Ort bewusst, dass – in Erkenntnis der Tatsache dass "behindert" nicht automatisch "leistungsgemindert" bedeutet – die Möglichkeiten zur persönlichen Einbringung auf die individuelle Leistungsfähigkeit abgestimmt und entsprechend vielfältig gestaltet sein müssen. Die konkrete Umsetzung von Aktivitäten im Vorfeld von Partizipationsprozessen sollte daher aufgrund der vielfältigen Aktivierungsmöglichkeiten den unterschiedlichen Gegebenheiten vor Ort überlassen werden. Eine gesetzliche Regelung könnte die Bandbreite dieser Möglichkeiten nicht abbilden.

Von besonderer Bedeutung zur Verwirklichung der Inklusion von Menschen mit Beeinträchtigungen sind die bauwerksbezogenen Anforderungen, die aufgrund der oben angesprochenen Regelungskompetenz des Grundgesetzes nicht in die Gesetzgebungsbefugnis des Bundes fallen, sondern in den Bauordnungen der Länder geregelt sind. Diese enthalten bereits jetzt die entsprechenden rechtlichen Grundlagen, wonach bauliche Anlagen, die öffentlich zugänglich sind (zumindest in den dem allgemeinen Besucherverkehr dienenden Teilen) von Menschen mit Behinderungen, alten Menschen und Personen mit Kleinkindern barrierefrei erreicht und ohne fremde Hilfe zweckentsprechend genutzt werden können. Die derzeit laufende Novellierung der Musterbauordnung sieht u. a. auch eine Weiterentwicklung der bauordnungsrechtlichen Bestimmungen mit Blick auf besondere Wohnformen für Menschen mit Pflege- und Betreuungsbedarf sowie zur Umsetzung der neuen DIN 18040 (Barrierefreies Bauen) vor.

Dennoch ist festzustellen, dass die Lebenssituation von Menschen mit Behinderungen oder alten Menschen in Bezug auf die Barrierefreiheit noch verbesserungswürdig ist. Der Grund dafür liegt nach unserer Auffassung aber nicht in einem Fehlen von rechtlichen Vorschriften sondern ist ein Problem des Vollzugs. Hier zeigen sich besonders die negativen Auswirkungen der Deregulierungsbestrebungen in den Bauordnungen der Länder („Stärkung der Eigenverantwortung des Bauherrn“), die zwangsläufig dazu führen, dass in den Bauaufsichtsbehörden qualifiziertes Personal abgebaut wird, so dass eine „dichte“ Kontrolle und Begleitung der Bauvorhaben in Bezug auf die Einhaltung der baurechtlichen Vorschriften nicht mehr erfolgen kann.