

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-weiher  
@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.de](mailto:verkehrsausschuss@bundestag.de)

Bearbeitet 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.