

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