

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Jens Beeck, Michael Theurer, Carl-Julius Cronenberg, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP – Drucksache 19/32027 –

Barrierefreie Mobilität für Menschen mit Behinderungen

Vorbemerkung der Fragesteller

Gesellschaftliche Teilhabe beinhaltet eine uneingeschränkte und selbstständige Mobilität von Menschen mit Behinderungen sowie von älteren oder mobilitätseingeschränkten Menschen. Dem öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und dem Fernverkehr kommt hier eine zentrale und sozialpolitische Bedeutung zu.

In Artikel 20 der UN-Behindertenrechtskonvention ist festgeschrieben, die persönliche Mobilität von Menschen mit Behinderungen mit größtmöglicher Unabhängigkeit im Sinne von Selbstbestimmung sicherzustellen. Er verpflichtet die Vertragsstaaten mit Blick darauf zu wirksamen Maßnahmen (vgl. <https://www.behindertenrechtskonvention.info/persoelliche-mobilitaet-3870/>).

Zur Umsetzung der UN-Behindertenrechtskonvention (UN-BRK) ist die Barrierefreiheit auf den gesamten ÖPNV in Deutschland auszudehnen. Nach geltender Rechtslage gemäß § 8 Absatz 3 des Personenbeförderungsgesetzes (PersBefG) ist demnach die Umsetzung der Barrierefreiheit im öffentlichen Personennahverkehr bis zum 1. Januar 2022 gesetzlich festgeschrieben. Davon ist Deutschland nach Ansicht der Fragesteller in der praktischen Umsetzung weit entfernt. Die Gründe für die Zielverfehlung entziehen sich der Kenntnis der Bundesregierung (vgl. Antwort auf die Kleine Anfrage auf Bundestagsdrucksache 19/7815).

Neben der nach Ansicht der Fragestellenden fehlenden Umsetzung kommen neue Mobilitätsbedürfnisse und neue Mobilitätsangebote in der Gesellschaft hinzu. Unser Ziel muss es sein, dass auch die neuen Angebote den Anforderungen an Barrierefreiheit entsprechen. Hierbei darf es aus Sicht der Fragesteller nicht zu Verschlechterungen kommen, indem die Maßstäbe an Barrierefreiheit uneinheitlich oder verwässert angewandt werden.

Vorbemerkung der Bundesregierung

Die Bundesregierung misst der Gewährleistung eines barrierefreien Zugangs zum öffentlichen Personenverkehr einen hohen Stellenwert bei. Mobilitätschancen bestimmen entscheidend über gesellschaftliche Teilhabe und damit über die

persönliche, soziale und berufliche Entwicklung jedes einzelnen. Die Nutzung des öffentlichen Personenverkehrs ist für viele Menschen mit Behinderungen Voraussetzung, um am öffentlichen Leben teilnehmen zu können. Daher stellt die Barrierefreiheit ein wichtiges Qualitätsmerkmal im öffentlichen Personenverkehr dar, welches nach dem Verständnis der Bundesregierung letztlich einen Qualitätsgewinn für alle Nutzerinnen und Nutzern, insbesondere aber auch für in anderer Weise mobilitätseingeschränkte Personen, bedeutet.

1. Wird nach Kenntnis der Bundesregierung die in § 8 Absatz 3 PersBefG verankerte vollständige Barrierefreiheit im Personennahverkehr zum 1. Januar 2022 erreicht?

Falls nein, weshalb nicht?

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 1 auf Bundestagsdrucksache 19/7815 verwiesen.

2. Welche konkreten und begründeten Ausnahmen von dieser Frist in den Nahverkehrsplänen der Länder sind der Bundesregierung bekannt?

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 13 und 14 auf Bundestagsdrucksache 19/7815 verwiesen.

3. Plant die Bundesregierung eine Änderung der Ausnahmeregelungen zur Erreichung dieser Frist, um dem Ziel der Barrierefreiheit näherzukommen, und falls nein, warum nicht?

Nein.

Der Bundesregierung liegen keine Erkenntnisse vor, die eine Änderung der Ausnahmeregelungen rechtfertigen würde.

4. Geht die Bundesregierung davon aus, dass die nach der Reform des Personenbeförderungsgesetzes (Bundestagsdrucksache 19/26175) ebenfalls der vollständigen Barrierefreiheit verpflichteten neuen Verkehrsform „Linienbedarfsverkehre“ diese Frist einhalten wird, und falls ja, wie begründet die Bundesregierung diese Annahme?

Der Linienbedarfsverkehr gemäß § 44 des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) unterliegt als Teil des öffentlichen Personennahverkehrs auch dem im Nahverkehrsplan zu berücksichtigendem Ziel, bis zum 1. Januar 2022 vollständige Barrierefreiheit zu erreichen (§ 8 Absatz 3 Satz 3 PBefG). Ausnahmen hiervon können die Aufgabenträger und die Länder gemäß § 8 Absatz 3 Satz 4 bzw. § 62 Absatz 2 PBefG festlegen.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen.

5. Plant die Bundesregierung eine Förderung der neuen Verkehrsform „Linienbedarfsverkehre“, um die Einhaltung der Frist der vollständigen Barrierefreiheit zu erreichen?

Falls nein, weshalb nicht?

Die Gewährleistung eines leistungsfähigen öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) ist eine Aufgabe der Daseinsvorsorge. Die Zuständigkeit für dessen

Planung, Ausgestaltung, Organisation und Finanzierung liegt bei den Ländern bzw. den Kommunen. Dies gilt auch für Belange der Barrierefreiheit.

6. Teilt die Bundesregierung die Auffassung der Fragesteller, dass zur Erreichung der Barrierefreiheit bei den neuen „Linienbedarfsverkehren“ ein konkreter Bezug auf die DIN 75078 (Teile 1 und 2) notwendig ist, um fahrzeugbezogene Anforderungen deutlich zu machen, und falls nein, warum nicht?

Die neue Verkehrsform Linienbedarfsverkehr gemäß § 44 PBefG ist Teil des ÖPNV und unterliegt damit den gleichen Anforderungen hinsichtlich der vollständigen Barrierefreiheit wie der herkömmliche ÖPNV. Bezugnahmen auf bestimmte technische Regelwerke oder sonstige konkrete Anforderungen an die vollständige Barrierefreiheit regelt das PBefG bewusst nicht. Denn die Aufstellung und die Regelung des konkreten Inhalts der Nahverkehrspläne obliegen den Aufgabenträgern bzw. den Ländern (siehe Antwort zu Frage 4).

Unabhängig davon werden die im Linienbedarfsverkehr eingesetzten Kraftfahrzeuge in der Regel gemäß den EU-Typgenehmigungsvorschriften genehmigt. In diesen Vorschriften sind u. a. technische Anforderungen an rollstuhlgerechte Fahrzeuge enthalten. Die Mitgliedstaaten dürfen das Inverkehrbringen, die Zulassung oder die Inbetriebnahme von Fahrzeugen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten, die den jeweiligen EU-Typgenehmigungsvorschriften entsprechen, grundsätzlich nicht verbieten, beschränken oder behindern. Die verbindlich festgelegte nationale Anwendung der DIN 75078 ist daher nicht möglich.

7. Teilt die Bundesregierung die Auffassung der Fragesteller, dass die DIN 75078 (Teile 1 und 2) auf eine Mindestanzahl bei Taxis, Mietwagen und Fahrzeugen im neu geplanten gebündelten Bedarfsverkehr anzuwenden ist, und falls nein, warum nicht?

Beim Verkehr mit Mietwagen gibt es keine Anforderungen an die Barrierefreiheit.

Im Übrigen wird auf die Antworten zu den Fragen 6 und 8 verwiesen.

8. Auf welche Weise plant die Bundesregierung sicherzustellen, dass die möglichst weitgehende Barrierefreiheit im gebündelten Bedarfsverkehr sichergestellt wird?

Der Vollzug des PBefG obliegt nach der Zuständigkeitsverteilung des Grundgesetzes den Ländern. Dazu gehört auch die Regelung in § 64c Absatz 1 Satz 1 PBefG, beim Verkehr mit Taxen und im gebündelten Bedarfsverkehr die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, eine möglichst weitgehende Barrierefreiheit zu erreichen. Nach § 66 Absatz 1 Nummer 2 PBefG legt das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) mit Ablauf von fünf Jahren nach Inkrafttreten des Gesetzes zur Modernisierung des Personenbeförderungsrechts vom 16. April 2021 (BGBl. I S. 822) dem Deutschen Bundestag einen Bericht zur Umsetzung der in § 64c Absatz 1 und 2 PBefG niedergelegten Vorgaben und deren Wirksamkeit vor.

9. Ist die Bundesregierung der Auffassung, dass die geplante möglichst weitgehende Barrierefreiheit im gebündelten Bedarfsverkehr den Anforderungen von Artikel 20 der UN-BRK gerecht wird (bitte begründen)?

Beim gebündelten Bedarfsverkehr im Sinne des novellierten PBefG handelt es sich um bedarfsgesteuerte Pooling-Dienste, die außerhalb des ÖPNV angeboten werden. Hierbei handelt es sich um eine neue Verkehrsform, die zuvor nicht gesetzlich geregelt war und insoweit auch nicht der Zielvorgabe des § 8 Absatz 3 Satz 3 PBefG unterlag. Die nunmehr eingeführten Vorgaben in § 64c PBefG zur Gewährleistung einer möglichst weitgehenden Barrierefreiheit bedeuten daher einen Zugewinn an Barrierefreiheit. Insoweit leisten die Neuregelungen einen Beitrag im Sinne von Artikel 20 der UN-Behindertenrechtskonvention zur Erleichterung der persönlichen Mobilität von Menschen mit Behinderungen.

10. Beinhaltet nach Ansicht der Bundesregierung eine vollständige Barrierefreiheit im Personennahverkehr auch eine digitale Barrierefreiheit hinsichtlich
- des Buchungssystems;
 - des Bezahlsystems;
 - des Informationssystems, und falls nein, warum nicht?

Der unbestimmte Rechtsbegriff der „vollständigen Barrierefreiheit“ ist entsprechend den Gesetzgebungsmaterialien auszulegen. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass der Vollzug des PBefG gemäß dem grundgesetzlichen Kompetenzgefüge der Zuständigkeit der Länder obliegt. Des Weiteren enthalten in Umsetzung der Richtlinie (EU) 2016/2102 das Behindertengleichstellungsgesetz und die Barrierefreie-Informationstechnik-Verordnung (BITV 2.0) bzw. die entsprechenden Umsetzungsvorschriften der Länder sowie in Umsetzung der Richtlinie (EU) 2019/882 das Barrierefreiheitsstärkungsgesetz (BFSG) spezifische Vorgaben an die digitale Barrierefreiheit, welche bei Eröffnung des jeweiligen Anwendungsbereichs auch im Rahmen des ÖPNV zu berücksichtigen sind.

11. Ist nach Ansicht der Bundesregierung eine Reform der Barrierefreie-Informationen-Verordnung (BITV 2.0) in Planung, um diese digitale Barrierefreiheit auf nichtöffentliche Stellen auszuweiten, und falls nein, warum nicht?

Mit der Umsetzung der Richtlinie (EU) 2019/882 durch das BFSG werden private Wirtschaftsakteure bereits zur barrierefreien Gestaltung ihrer Dienstleistungen im Geschäftsverkehr verpflichtet (§ 1 Absatz 3 Nummer 5 BFSG). Eine Ausweitung der BITV 2.0 auf private Wirtschaftsakteure ist derzeit nicht geplant und nach Ansicht der Bundesregierung auch nicht erforderlich.

12. Wie viele Taxiunternehmen in Deutschland gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung
- mit einer Anzahl von bis zu 19 Fahrzeugen,
 - mit einer Anzahl ab 20 Fahrzeugen?

Der Bundesregierung liegen hierüber keine eigenen Informationen vor. Dem Bericht über die Sondererhebung zum Taxen- und Mietwagenverkehr des BMVI lassen sich diesbezüglich nur Angaben zu Unternehmen ohne eigene

Fahrzeuge, mit einem Fahrzeug, mit zwei Fahrzeugen und mit drei und mehr Fahrzeugen entnehmen (abrufbar unter: <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/StV/bericht-ueber-die-sondererhebung-zum-taxen-und-mietwagenverkehr.html>).

13. Wie gewichtet die Bundesregierung den Bedarf an barrierefreien Fahrzeugen des geplanten gebündelten Bedarfsverkehrs außerhalb des ÖPNV zur Versorgung eines beispielsweise ländlichen Gebietes (vgl. Bundestagsdrucksache 19/26175) und die potentielle wirtschaftliche Unzumutbarkeit gegenüber dem Unternehmer, und welche finanziellen Anreize plant die Bundesregierung ggf.?

Die Festlegung von Einzelheiten zur Herstellung einer weitgehenden Barrierefreiheit im Hinblick auf die Mindestanzahl vorzuhaltender barrierefreier Fahrzeuge beim gebündelten Bedarfsverkehr obliegt der von der Landesregierung bestimmten Genehmigungsbehörde. Dabei berücksichtigt sie, dass die Festlegungen keine unzumutbare wirtschaftliche Härte gegenüber dem Unternehmer darstellen. Außerdem kann die Genehmigungsbehörde Ausnahmen im Hinblick auf die Mindestanzahl vorzuhaltender barrierefreier Fahrzeuge bestimmen, die eine Einschränkung der Barrierefreiheit rechtfertigen, soweit die Herstellung von Barrierefreiheit aus technischen oder wirtschaftlichen Gründen glaubhaft nicht verwirklicht werden kann.

Im Übrigen wird auf die Antworten zu den Fragen 5 und 8 verwiesen.

