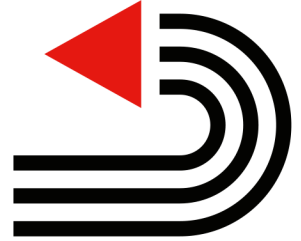


ISL

Selbstbestimmt
Leben.



ISL e.V. / Leipziger Str. 61 / 10117 Berlin

per E-Mail an BMVI

ref-stv14@bmvi.bund.de

ref-dg10@bmvi.bund.de

Berlin, 04.12.2020

Stellungnahme

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

zum Referentenentwurf eines Gesetzes zur Modernisierung
des Personenbeförderungsrechts (PBefG)

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

Leipziger Straße 61
D–10117 Berlin
Telefon: +49 30 4057 3685
Fax: +49 30 3101 1251

info@isl-ev.de
www.isl-ev.de
Mitglied bei »Disabled Peoples'
International« – DPI –

Bankverbindung:
Sparkasse Kassel
IBAN: DE80520503530001187333
BIC: HELADEFIKAS



Einleitung

Die ISL e.V. bedankt sich für die Möglichkeit der Stellungnahme, auch wenn die Frist wieder relativ knapp ist. Zudem möchten wir gerne mit in den Verteiler aufgenommen werden, denn wir haben den Entwurf nur über Dritte erhalten.

Mobilität ist ein Grundrecht aller Menschen, um gesellschaftliche Teilhabe zu gewährleisten. Barrierefreie Mobilität ist ein wichtiger Baustein, um eine inklusive Gesellschaft zu fördern, so wie es sich die Bundesrepublik Deutschland mit der Ratifizierung der UN-Behindertenrechtskonvention im Jahr 2009 auf die Fahnen geschrieben hat. Nur mit flächendeckender Barrierefreiheit, also Verkehrssysteme ohne fremde Hilfe benutzen zu können, ist eine Teilhabe behinderter Menschen möglich. Sie trägt maßgeblich zur Inklusion bei.

Würdigung

Die ISL e.V. bedankt sich beim Bundesministerium für Verkehr und Infrastruktur (BMVI), dass das Thema Barrierefreiheit überhaupt berücksichtigt wurde. Wir begrüßen es, dass neue Mobilitätsangebote sowohl im Linienverkehr nach § 8 Abs. 3 PBefG zur Barrierefreiheit verpflichtet werden als auch Taxis und der gebündelte Gelegenheitsverkehr endlich auch zu Gunsten der Barrierefreiheit § 64 c PBefG-neu reguliert werden. Hier sehen wir eine große Chance, gerade im ländlichen Raum, mehr Menschen mit Behinderung eine bessere Teilhabe aufgrund der meistens desolaten, nicht barrierefreien und lückenhaften Infrastruktur im ÖPNV zu ermöglichen. Diese neuen Verkehre dürfen aber keine Entschuldigung dafür sein, dass der vollständige barrierefreie Ausbau des ÖPNV zum 1.1.2022 nicht eingehalten wird.



Zudem begrüßen wir im Fernlinienbusverkehr die Festlegung von mindestens zwei Rollstuhlstellplätzen in Kraftomnibussen und bei Nichteinhaltung die Möglichkeit von Sanktionen. Darüber hinaus ist eine Unzulässigkeit des Haftungsausschlusses für beschädigte oder abhandengekommene Mobilitätshilfen positiv zu bewerten.

Kritikpunkte im Einzelnen

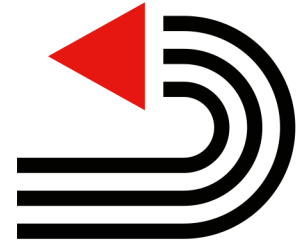
§ 3a Bereitstellung von Mobilitätsdaten

„Der Unternehmer und der Vermittler sind verpflichtet, die in der Anlage der Verordnung über die Bereitstellung von Mobilitätsdaten aufgeführten wesentlichen statischen und dynamischen Daten zu seiner Dienstleistung, die für

- a. das Angebot bedarfsgesteuerter Mobilitätsdienstleistungen,*
- b. die Bereitstellung multimodaler Reiseinformationsdienste,*
- c. die Verkehrslenkung sowie*
- d. den Klimaschutz wesentlich sind,*

standardisiert öffentlich und maschinenlesbar über einen nationalen Zugangspunkt bereitzustellen.“

Unternehmer und Vermittler sollten ebenfalls dazu verpflichtet werden, Mobilitätsdaten darüber zu erheben, inwiefern es Anfragen nach barrierefreien Angeboten und deren Annahme oder Ablehnung mit Angabe des Grundes gab.



§ 42b

„Kraftomnibusse, die im innerdeutschen Personenfernverkehr eingesetzt werden, müssen den Vorschriften des ... in der jeweils zum Zeitpunkt der Erstzulassung des jeweiligen Kraftomnibusses geltenden Fassung entsprechen und mit mindestens zwei Stellplätzen für Rollstuhlnutzer ausgerüstet sein.“

Hier muss der Passus „innerdeutschen“ gestrichen werden oder durch den Zusatz „und im grenzüberschreitenden Personenfernverkehr“ ergänzt werden, da grenzüberschreitende Linien von dieser Regelung ausgenommen werden würden.

Jedoch zeigt das aktuelle Streckennetz Fahrten an, die sowohl innerdeutsche als auch nichtdeutsche Ziele in einer einzigen Fahrt anfahren. Dies würde Fahrgäste mit Mobilitätseinschränkungen ganz klar benachteiligen. Außerdem würde so die Möglichkeit für die Unternehmen geschaffen werden, sehr viele Verbindungen im grenzüberschreitenden Linienverkehr anzulegen, um dieser Regelung zu entgehen.

§ 64c Barrierefreiheit

„(1) Beim Verkehr mit Taxen und beim gebündelten Bedarfsverkehr sollen die Aufgabenträger die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel berücksichtigen, eine möglichst weitgehende Barrierefreiheit zu erreichen.“

Hier sollte eine eindeutigere Wortwahl genutzt werden, um die konjunktive Formulierung zu ersetzen. „Möglichst weitgehende Barrierefreiheit“ muss durch „vollständige Barrierefreiheit“ im Sinne des Behindertengleichstellungsgesetzes (BGG) ersetzt werden. Hierzu sollte auch der Zu-



gang und die Bestellung der Dienstleistung in Telefon-, App- und computergestützten Inhalte nach BITV 2.0 barrierefrei gestaltet sein (Leichte Sprache, Gebärdensprache, Screenreader-Tauglichkeit).

Des Weiteren heißt es:

„Hierfür ist ab einer Anzahl von 20 Fahrzeugen eine Mindestverfügbarkeit von barrierefreien Fahrzeugen je Unternehmer vorzusehen, für die ein bundesweiter Richtwert von 5% bezogen auf die Anzahl der von dem Unternehmer betriebenen Fahrzeuge gilt.“

Diese Formulierung lässt den Effekt, mehr barrierefreie Mobilitätsangebote zu schaffen, gänzlich verpuffen, da deutschlandweit der Anteil an Unternehmen mit mehr als 20 Fahrzeugen verschwindend gering ist. Über 80 Prozent der Taxiunternehmen sind Ein-Fahrzeug-Betriebe. Gerade auf dem Land handelt es sich fast ausschließlich um Kleinunternehmen mit sehr wenigen Fahrzeugen im Pool. Zielführend ist es Neuananschaffungen grundsätzlich barrierefrei nach dem Mindeststandard der DIN 75078 mit mindestens einem Rollstuhlstellplatz zu versehen. Kleinunternehmen sind unbürokratisch mit einem kostenneutralen Zuschuss für den barrierefreien Umbau eines Fahrzeuges zu unterstützen. Denn Unternehmen, die barrierefreie Fahrzeuge freiwillig anbieten gehen am Anfang das Risiko eines Wettbewerbsnachteils ein. So ist diese Regelung nicht gerecht und leider nur Augenwischerei. Diese Regel wird nicht zur Verbesserung beitragen und so gut wie nichts an der Situation ändern.

Unsere Forderung: Jedes Unternehmen (auch Subunternehmen oder im Auftrag fahrende Unternehmen) muss mindestens ein barrierefreies Fahrzeug mit dem Mindeststandard DIN 75078 (Teil 1 und 2) vorhalten! Ab 20 Fahrzeugen muss mindestens eine 10 Prozent Regel eingeführt werden. Egal welche Regelung am Ende getroffen wird, es muss ein immerwährendes bedarfsgerechtes Angebot gewährleistet werden.



„(2) Die Genehmigungsbehörde kann Einzelheiten zur Herstellung einer weitgehenden Barrierefreiheit beim Verkehr mit Taxen und beim gebündelten Bedarfsverkehr festlegen sowie Ausnahmetatbestände bestimmen.“

Ausnahmetatbestände sollten immer zu Gunsten der Barrierefreiheit entschieden werden und mit einem Lösungsansatz für alle Beteiligten (finanzielle Förderung, Partizipation von Menschen mit Behinderungen und ihrer Verbände) versehen werden.

Empfehlungen

Genereller Kommentar zu § 8 Abs. 3 PBefG (Barrierefreiheit):

Leider geht der Entwurf nicht auf die Problematik der tatsächlichen Einhaltung der vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV bis 1.1.2022 ein. Bisher sieht der Entwurf weder eine Sanktionierung für die Aufgabenträger durch den Bund, noch eine Schlichtung auf Länderebene nach BGG oder ein Klagerecht für Verbände von Menschen mit Behinderungen bei Nichtumsetzung der Barrierefreiheit im ÖPNV vor. Hier muss eine Lösung mit einem Partizipationsformat für dieses Problem geschaffen werden. Formulieren wir es so: Der Bund kann nicht einfach ein Haus bestellen, und sich dann für die Mängelbeseitigung nicht mehr zuständig fühlen.

Barrierefreiheit und Klimaschutz schließen sich nicht aus:

Barrierefreie und umweltverträglichere Fahrzeuglösungen sind am Markt erhältlich. Siehe unter: [TX Elektrotaxi | Das London Taxi mit emissionsfreier E-Technologie \(levc.com\)](#)

Rollstuhlrückhaltesysteme:

Der Entwurf sieht keine Bestimmung zu § 35a Absatz 4a StVZO. Hier herrscht immer noch viel Unwissen und Fehlinformation. [Betreiber von Fernlinienbusverkehren](#) schließen Rollstuhlnutzer*innen unter bestimmten Umständen von der Mitnahme aus, in dem sie den Fahrgästen im Rollstuhl die [DIN EN 12183](#) oder [DIN EN 12184](#) auferlegen. Nicht jeder



Rollstuhl kann damit umgerüstet werden, zudem verweigern Leistungsträger die Kostenübernahme. Hier muss endlich eine Normierung und Klarheit her.

Offensives Angebot der Barrierefreiheit:

Der Entwurf regelt leider nicht die Maßgabe der digitalen Barrierefreiheit in Buchungs- und Bezahlssystemen. Hier sollte dringend auf den bevorstehenden EAA und das seit 2002 gültige BGG eingegangen werden. Zwar regeln diese Gesetze indirekt automatisch mit, nur wissen das viele Akteur*innen nicht. Unsere Erfahrung zeigt, wie sinnvoll es ist diese Punkte vorher klar zu benennen bevor gravierende Mängel in diesem Bereich auftauchen, die später erst wieder mühsam durch die Betroffenen erstritten werden müssen.

Die Angebote von Verkehren müssen bei allen Mobilitätsformen digital und barrierefrei nach BITV 2.0 angeboten werden. Barrierefreie Dienstleistungen (z.B. eine Fahrt im Rollstuhl buchen) müssen schnell vom Fahrgast in Apps und auf Internetseiten durch gut auffindbare und leicht zu verstehende Symbole gefunden werden. Sie dürfen nicht versteckt werden. Barrierefreiheit ist kein Makel, sondern eine menschenrechtliche Haltung und ein Mehrwert für alle.

Schlussbetrachtung

Ein Ent-„Wurf“ in die richtige Richtung, dem es jedoch an Konsequenz, Ambition und ein ganzheitliches Bekenntnis zur Barrierefreiheit fehlt. Der Entwurf wäre für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen besser geworden, wenn das BMVI eine Partizipation der Menschen mit Behinderungen und ihrer Verbände hätte stattfinden lassen, so wie es die UN-Behindertenrechtskonvention nach dem Credo „Nichts über uns ohne uns“ vorsieht. Wir haben als Verbände vor mehr als einem Jahr bei Ihnen an die Tür geklopft und eine Beteiligung eingefordert. Passiert ist – NICHTS!



Kurze Selbstdarstellung

Die „Interessenvertretung Selbstbestimmt Leben in Deutschland e.V. – ISL“ ist eine menschenrechtsorientierte Selbstvertretungsorganisation. Sie ist die Dachorganisation der Zentren für selbstbestimmtes Leben behinderter Menschen und die deutsche Mitgliedsorganisation der internationalen Selbstvertretungsbewegung behinderter Menschen "Disabled Peoples` International - DPI".

Wir bitten um freundliche Beachtung und Umsetzung unserer Anmerkungen und Empfehlungen und stehen für Rückfragen und weitere Beteiligungsformate (Partizipation) gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Alexander Ahrens
ISL-Geschäftsführung