

Handout Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Auszug aus dem Parallelbericht zur Allianz der deutschen Nichtregierungsorganisationen zur UN-Behindertenrechtskonvention in Bezug auf „ÖPNV“ (hier Auszug aus Artikel 9 „Barrierefreiheit“ sowie Artikel 20 „Persönliche Mobilität“)

Artikel 9 „Barrierefreiheit“ – Auszug der relevanten Textabschnitte

Verkehr – allgemeine Aspekte: Es ist unstrittig, dass es in den vergangenen Jahren auf der Grundlage des BGG zu Verbesserungen im ÖPNV, im Bahnverkehr sowie bei der barrierefreien Gestaltung des öffentlichen Raumes gekommen ist. Zu konstatieren ist aber, dass vorwiegend Belange körperlich beeinträchtigter Menschen (Rollstuhl) berücksichtigt wurden (siehe oben). Oft ist auch auf Grund mangelhafter Ausbildung das Personal im Öffentlichen Verkehrsangebot hinsichtlich der kommunikativen und sozialen Kompetenz überfordert. Für Nachfragen von Reisenden stehen die Informationsdienste der Beförderungsunternehmen häufig lediglich telefonisch zur Verfügung; hörbehinderte Menschen benötigen jedoch weitere Zugangsmöglichkeiten wie Email- oder Faxverbindungen.

Eisenbahnverkehr: Benachteiligungen behinderter Reisender sind alltäglich: Nur 50 Prozent der 5.400 Bahnhöfe sind derzeit barrierefrei nutzbar, es werden Züge eingesetzt, in denen rollstuhlnutzende Reisende nicht befördert werden können oder bei denen die Behindertentoilette vom Start an verstopft und somit nicht nutzbar sind; es fehlen visuelle Kontraste als Orientierungshilfe¹; an Bahnhöfen ohne Personal wird gar keine Ein- und Ausstiegshilfe angeboten; Reisende mit Behinderungen berichten immer wieder von Diskriminierungen durch das Bahn-Personal.

Das zweite Programm der Deutsche Bahn AG (zur Realisierung von Barrierefreiheit) wurde im April 2012 der Öffentlichkeit präsentiert. Darin werden drei Punkte des Dissens zwischen der Deutschen Bahn und Vertretungen von Behindertenverbänden benannt:

- Die Deutsche Bahn AG hat sich verpflichtet, bei wesentlichen Umbaumaßnahmen an Bahnhöfen mit täglich mehr als 1.000 Reisenden Barrierefreiheit herzustellen. Darin sehen die Vertretungen der Behindertenverbände einen Systembruch, da ansonsten bei wesentlichen Umbaumaßnahmen im öffentlichen Bereich immer Barrierefreiheit herzustellen ist unabhängig von der Zahl der nutzenden Personen.
- In der Regel können behinderte Reisende den Mobilitätsservice der Bahn nur zwischen 6.00 und 22.00 Uhr in Anspruch nehmen, teilweise noch eingeschränkter. Das stellt eine nicht hinnehmbare Diskriminierung gegenüber anderen Reisenden dar.
- Informationen werden nicht durchgängig nach dem Zwei-Sinne-Prinzip angeboten, was insbesondere für Menschen mit sensorischen Behinderungen die diskriminierungsfreie Nutzung der Bahn erschwert.

Informationen für Fahrgäste mit Mobilitätseinschränkung

<https://www.bahn.de/service/individuelle-reise/barrierefrei>

https://www.bahn.de/service/individuelle-reise/barrierefrei/ingeschraenkte_mobilitaet

¹ Verbesserung von Visuellen Informationen im öffentlichen Raum, Kontrast, Helligkeit, Farbe und Form. Herausgeber Bundesministerium für Gesundheit 1996, http://www.proretina.de/dateien/ea_handbuch_fuer_planer_und_praktiker.pdf

Flugverkehr: Seit 2008 gilt zwar die EU-Flugverordnung², die Menschen mit Behinderungen die diskriminierungsfreie Teilhabe am Flugverkehr ermöglichen sollte, es bestehen aber nach wie vor erhebliche Defizite.³ Trotz diverser Verbesserungen bei der Bereitstellung von Hilfen im Flugverkehr bestehen erhebliche Probleme für Menschen mit Behinderung bei der Nutzung der Angebote der Fluggesellschaften und Flughäfen. Insbesondere in den Flugzeugen selbst ist Barrierefreiheit nicht gegeben. So können die Bordtoiletten von vielen Menschen mit Behinderungen (vor allem Rollstuhlbenutzer*innen) nicht benutzt werden. Erhebliche Probleme sind auch bei seh- und hörbeeinträchtigten Menschen zu beobachten (beispielsweise bei Mitnahme tierischer Assistenz oder unverständlichen Lautsprecher-Durchsagen im Flughafen oder Flugzeug). Immer wieder kommt es auch zu Flugverweigerungen, weil angeblich zu viele behinderte Gäste an Bord sind⁴ oder keine Begleitperson mitgebracht wurde. Außerdem bestehen Barrieren in nicht zugänglichen Bordinformationen und Bordfilmen, keinen akustischen Informationen zu Bordmagazinen über die Kanäle und keine Audiodeskriptionen zu Spielfilmen.

Forderungen der BRK-Allianz

- Die bestehenden rechtlichen Regelungen, insbesondere der Bundes- und Landesgleichstellungsgesetze, sind zu evaluieren und fortzuentwickeln, damit die durch die UN-BRK vorgegebenen Anforderungen der Barrierefreiheit innerhalb verbindlicher Fristen auf allen Ebenen (Bund, Länder und Kommunen) umgesetzt werden. Dabei sind die unterschiedlichen Ansprüche an Barrierefreiheit zu berücksichtigen, insbesondere auch die von Menschen mit psychischen Beeinträchtigungen. Beschwerdestellen, Kontroll- und Sanktionsmöglichkeiten sind auszubauen. Ferner sind Anreizsysteme zu schaffen.
- Der ÖPNV sowie der öffentliche Raum ist umfassend barrierefrei umzubauen (Ausschilderung in einfacher Sprache, Piktogramme, Hell-Dunkel-Kontraste und symbolhafte Kennzeichnung, Berücksichtigung des Zwei-Sinne-Prinzips);
- Die Deutsche Bahn AG und andere Eisenbahnbetreiber sind dazu zu verpflichten:
 - nur Züge einzusetzen, die auch von Reisenden mit Behinderungen genutzt werden können
 - ihr Personal bezüglich eines menschenrechtlichen Verständnisses von Behinderung zu schulen
 - alle Informationen nach dem 2-Sinne-Prinzip zugänglich zu machen
 - bei allen Neubauten und wesentlichen Umbaumaßnahmen Barrierefreiheit herzustellen
- Der Mobilitätsservice muss dazu verpflichtet werden, Reisende mit Behinderungen an den Bahnhöfen ihrer Wahl jederzeit Ein- und Ausstiegshilfe zu gewähren.
- Bei der barrierefreien Gestaltung der Innenräume der Flugzeuge sind international verbindliche Standards zu schaffen.
- Eine gesetzliche Regelung für den barrierefreien Katastrophenschutz, neue Ausarbeitung der Katastrophenschutzpläne sowie des barrierefreien Zugangs zur europaweiten Notrufnummer 112 und der nationalen Notrufnummer 110 in allen Bundesländern, auch für Menschen mit kognitiven Beeinträchtigungen und Hör- und Sprachbeeinträchtigungen sind zu schaffen.

² Verordnung (EG) Nr. 1107/2006 des europäischen Parlaments und des Rates vom 5. Juli 2006 über die Rechte von behinderten Fluggreisenden und Fluggreisenden mit eingeschränkter Mobilität

³ vgl. den Projektbericht zur Vorbereitung von Zielvereinbarungen für Fluggreisen unter <http://www.isl-ev.de/de/aktuelles/projekte/680-zielvereinbarungen-zur-barrierefreiheit.html>

⁴ Eine Flugverweigerung von Air Berlin schlug Wellen, s. <http://de.ria.ru/society/20121013/264698433.html>

- Partizipative Forschungsprojekte zur Erweiterung des Grundlagenwissens über Barrierefreiheit sind zu vergeben. Insbesondere sind Kriterien für Menschen mit kognitiver Beeinträchtigung zu entwickeln.
- Aus- und Fortbildungscurricula von einschlägigen Berufen sind im Sinne von Barrierefreiheit und Universellem Designs zu ergänzen.
- Eine Fachstelle für Barrierefreiheit, wie zum Beispiel das „BKB Bundeskompetenzzentrum Barrierefreiheit“ ist dauerhaft einzurichten.
- Die Vergabe öffentlicher Mittel ist strikt an die Einhaltung von Barrierefreiheit zu knüpfen.
- Private Rechtsträger, die Einrichtungen und Dienste für die Allgemeinheit bereitstellen, müssen per Gesetz zur Barrierefreiheit verpflichtet werden.

Artikel 20 - Persönliche Mobilität

Die persönliche Mobilität von Menschen mit Behinderungen⁵ gehört zu den zentralen Voraussetzungen einer selbstbestimmten und gleichberechtigten Teilhabe. Sie muss nicht nur abgesichert werden durch den ÖPNV (vgl. dazu die Ausführungen zu Artikel 9 in diesem Bericht)⁶, sondern auch durch das Angebot an Fahrdiensten vor Ort, die Versorgung mit modernen und preiswerten Hilfs- und Heilmitteln, die umfassenden barrierefreien Ausgestaltung des öffentlichen Raumes sowie die Verfügbarkeit von Assistenz (persönliche, tierische, technische) und den Einsatz assistiver Technologien. Jedoch sind viele Hilfen zur persönlichen Mobilität rechtlich und faktisch vom Einkommen und Vermögen abhängig und benachteiligen und diskriminieren damit Menschen mit Behinderungen in erheblichem Maße.

Fahrdienste für Menschen mit Behinderungen, die den ÖPNV nicht nutzen können, sind beinahe ausschließlich im großstädtischen Bereich zu finden, so dass Menschen mit Behinderungen im ländlichen Raum in ihrer Mobilität besonders eingeschränkt sind. Die Nutzung solcher Fahrdienste durch betroffene Menschen ist in der Anzahl öffentlich unterstützter Fahrten wie auch in der zeitlichen Verfügbarkeit beschränkt. Das Angebot der Fahrdienste ist eine freiwillige soziale Leistung der jeweiligen Kostenträger und steht damit bei Einspardiskussionen immer wieder zur Disposition.

Menschen mit Behinderungen können Zuschüsse zum Kauf eines Autos und die behinderungsbedingten Umbauten beantragen. Wenn Menschen mit Behinderungen auf ein Auto angewiesen sind, um ausgebildet zu werden oder erwerbstätig zu sein, erhalten sie diese **Kfz-Hilfen** in der Regel problemlos.⁷ Für alle anderen Menschen mit Behinderungen besteht zwar die Möglichkeit einer entsprechenden Bezuschussung durch die Sozialhilfe, meistens wird diese aber nicht gewährt. Eine besondere Härte stellt diese Praxis für Mütter mit Behinderungen dar, die nicht erwerbstätig, aber auf ein Auto angewiesen sind.⁸

Für die persönliche Mobilität ist auch die bedarfsdeckende Versorgung mit **Heil- und Hilfsmitteln** entscheidend. Hier entstehen Probleme unter anderem aufgrund unklarer

⁵ Bedeutsame Einschränkungen in ihrer persönlichen Mobilität erleben taubblinde Menschen (doppelt Sinnesbeeinträchtigte) tagtäglich. Ihre Belange – Begleitung und kommunikative Assistenz – werden rechtlich und faktisch nicht berücksichtigt.

⁶ Im Staatenbericht wird unter Art. 20 ausführlich zum ÖPNV berichtet. Diese falsche Zuordnung wollen wir hier nicht wiederholen und haben unsere Ausführungen zum ÖPNV dem Artikel 9 zugeordnet.

⁷ Näheres regelt die Kraftfahrzeughilfeverordnung, s. <http://www.gesetze-im-internet.de/bundesrecht/kfzhv/gesamt.pdf>

⁸ Positionspapier zum Thema Elternschaft von Menschen mit Behinderung des Fachausschusses „Freiheits- und Schutzrechte, Frauen, Partnerschaft, Familie, Bioethik“ des Inklusionsbeirates beim Koordinierungsmechanismus

rer Zuständigkeiten bei vielen verschiedenen potentiellen Kostenträgern⁹. Problematisch ist es auch, wenn sich die Leistungspflicht der Kostenträger nur auf den Ausgleich der sogenannten Grundbedürfnisse bezieht. Danach wird für den Bewegungsradius eine Entfernung zugrunde gelegt, die ein nicht behinderter Mensch zu Fuß bewältigt. In ländlichen Gebieten jedoch haben solche Festlegungen nichts mit der Lebensrealität zu tun.¹⁰ Entsprechend werden Kosten für einen Ersatzrollstuhl nur noch in Ausnahmefällen übernommen werden¹¹, was im Einzelfall immer wieder zu besonderen Härten führt.

Forderungen der BRK-Allianz

- Aufbau und Unterhalt von Fahrdiensten, insbesondere im ländlichen Raum, sind regelhaft öffentlich zu fördern.
- Die persönliche Mobilität von Menschen mit Behinderungen ist nicht nur in Bezug auf die berufliche Tätigkeit sicherzustellen, sondern muss auch für die Teilhabe an der Gesellschaft/Gemeinschaft öffentlich gefördert werden.
- Sicherstellung einer, am individuellen Bedarf ausgerichteten Hilfs- und Heilmittelversorgung, einschließlich des Einsatzes von Assistenzhilfen sowie entsprechender Technologien.

- **VBB: Barrierefreie Auskunft – mit Aufzugsstörungen**
<https://www.vbb.de/vbb-services/barrierefreiheit/aufzuege/>
<https://www.vbb.de/vbb-services/api-open-data/aufzugsstoerungen-rss-feed/>
- **VBB Bus-und Bahn-Begleitservice** (kostenloser Begleitservice von der Haustür bis zum Zielort und wieder zurück. Begleitet wird im gesamten Stadtgebiet von Berlin (inklusive Flughafen Schönefeld). Begleitzeiten sind **Mo-Fr von 7.00 Uhr bis 20.00 Uhr möglich**, die Anmeldung ist frühestens eine Woche voraus bzw. bis zum Vortag unter der Hotline 030-34649940 (Montag bis Freitag von 9:00 - 16:00 Uhr), bzw. im Internet direkt bei: <https://www.vbb.de/vbb-services/barrierefreiheit/begleitservice/> möglich
- **Berlin für Blinde** (Audio-Guide für blinde und/oder sehbehinderte Berlinbesucher) <http://www.berlinfuerblinde.de/mobilitaet/bvg.html> oder <https://www.bfuerb.comtels.de/>
- **Mobidat - Mobilität für alle** Online-Datenbank zur Barrierefreiheit Berliner Einrichtungen und Infoportal <http://www.mobidat.net/berlinbesuch/anreise/bahn/anreise-mit-der-bahn/>

⁹ Gesundheit für Menschen mit Behinderung. Zwischen Ansprüchen der UN-Konvention, Kostendämpfung und Wirklichkeit. „Teilhabe braucht Gesundheit“. Tagungsreihe 2010-2011, hrsg. vom Beauftragten der Bundesregierung für die Belange behinderter Menschen, Berlin, S. 269

¹⁰ Felix Welti: Hilfsmittel zum Behinderungsausgleich: Rechtlicher Rahmen und Reformbedarf. Rehabilitation 2010; 49: S. 37-45

¹¹ S. <http://www.rehadat.de/rehadat/Reha.KHS?State=341&Db=4&Dok=0&OptDisp=false&Index=-1&Reset=0&SUC=&AKT=L+8+KR+310/08&SORT=R09&cbMark=1&rOutput=1&cb0=true&cb5=true&cb1=true&cb6=true&cb2=true&cb7=true&cb3=true&cb8=true&cb4=true&cb9=true>