Stellungnahme des Sozialverbands VdK Deutschland e. V.

zum Entwurf eines Gesetzes zum Bürokratierückbau im Verkehrsbereich

Sozialverband VdK Deutschland e. V.
Abteilung Sozialpolitik
Linienstraße 131
10115 Berlin

Telefon: 030 9210580-300
E-Mail: sozialpolitik@vdk.de

Berlin, 05.06.2026

Der Sozialverband VdK Deutschland e. V. (VdK) ist als Dachverband von 13 Landesverbänden mit über 2,3 Millionen Mitgliedern der größte Sozialverband in Deutschland. Die Sozialrechtsberatung und das Ehrenamt zeichnen den seit mehr als 75 Jahren bestehenden Verband aus.

Zudem vertritt der VdK die sozialpolitischen Interessen seiner Mitglieder, insbesondere der Rentnerinnen und Rentner, Menschen mit Behinderung und chronischen Erkrankungen sowie Pflegebedürftigen und deren Angehörigen.

Der gemeinnützige Verein finanziert sich allein durch Mitgliedsbeiträge und ist parteipolitisch und konfessionell neutral.

1. Zu den Zielen des Gesetzentwurfs und den Maßnahmen der Umsetzung

Mit dem Gesetz zum Bürokratierückbau im Verkehrsbereich verfolgt die Bundesregierung das Ziel, bestehende Verwaltungsverfahren, Genehmigungsprozesse und regulatorische Anforderungen im Verkehrssektor umfassend zu modernisieren und zu vereinfachen. Nach der Begründung des Gesetzentwurfs soll damit insbesondere auf historisch gewachsene Zuständigkeitsstrukturen, hohe Regelungsdichten sowie veraltete analoge Verfahrensabläufe reagiert werden, die nach Auffassung der Bundesregierung zusätzliche bürokratische Belastungen verursachen und die Modernisierung der Verkehrsinfrastruktur erschweren. Das Gesetz versteht sich insofern als Teil einer umfassenderen Modernisierungsagenda des Bundes, die auf eine Steigerung staatlicher Leistungsfähigkeit sowie auf eine Beschleunigung zentraler Infrastrukturmaßnahmen abzielt. Hierzu sieht der Gesetzentwurf Änderungen in einer Vielzahl verkehrsrechtlicher Regelungen und Verordnungen vor und greift damit in unterschiedliche Bereiche des Verkehrsrechts ein.

Auch die Regelungen zur Barrierefreiheit im öffentlichen Personennahverkehr werden im Rahmen dieser umfangreichen Novellierung geändert. Im Kern der vorgesehenen Änderungen steht die Abschaffung der bislang geltenden gesetzlichen Zielmarke, bis zum 1. Januar 2022 vollständige Barrierefreiheit im öffentlichen Personennahverkehr herzustellen. An die Stelle dieser konkreten Frist soll künftig ein allgemein formulierter Verweis auf das Ziel, Barrierefreiheit entsprechend § 4 des Behindertengleichstellungsgesetzes zu erreichen, treten. Gleichzeitig sollen die Voraussetzungen für Ausnahmen näher beschrieben werden, indem topografische, technische oder rechtliche Gründe ausdrücklich benannt und an das Kriterium eines unangemessen hohen wirtschaftlichen Aufwands geknüpft werden. Darüber hinaus enthält die Neufassung sprachliche Anpassungen sowie eine stärkere Orientierung an einem menschenrechtsbezogenen Verständnis von Behinderung und Teilhabe. Die Änderungen greifen dabei Empfehlungen eines Forschungsvorhabens zur Evaluierung der bisherigen Regelungen zur Barrierefreiheit im Mobilitätsbereich auf.

Bewertung des Sozialverbands VdK

Aus Sicht des VdK bleibt das Gesetz zum Bürokratierückbau im Verkehrsbereich weit hinter dem zurück, was für eine tatsächlich inklusive und zukunftsfähige Mobilitätspolitik erforderlich wäre. Statt bestehende Defizite entschlossen anzugehen und verbindliche Fortschritte bei der gleichberechtigten Teilhabe von Menschen mit Behinderungen zu schaffen, entsteht der Eindruck, dass zentrale Verpflichtungen abgeschwächt und politische Verantwortung relativiert werden. Besonders deutlich zeigt sich dies bei der geplanten Änderung des § 8 Absatz 3 Personenbeförderungsgesetz.

Die vorgesehene Abschaffung der bisherigen gesetzlichen Frist zur Herstellung vollständiger Barrierefreiheit stellt aus Sicht des VdK einen grundlegenden Paradigmenwechsel dar. Die bisherige Regelung hatte trotz aller bestehenden Defizite erstmals einen verbindlichen Orientierungsrahmen geschaffen, der vielerorts konkrete Maßnahmen überhaupt erst angestoßen hat. Dass in zahlreichen Kommunen und Verkehrsverbünden Bestandsanalysen vorgenommen, Ausbauplanungen entwickelt und Prioritäten definiert wurden, war wesentlich auf den bestehenden gesetzlichen Zeitdruck zurückzuführen. Wenn nun ausgerechnet aus dem Umstand, dass die Umsetzung nicht überall rechtzeitig gelungen ist, die Konsequenz gezogen wird, die Frist vollständig aufzugeben, verkehrt dies Ursache und Wirkung. Nicht die Existenz verbindlicher Zielvorgaben hat die Probleme verursacht, sondern vielmehr das Fehlen ausreichender finanzieller Mittel, klarer Umsetzungsstrategien und einer konsequenten politischen Priorisierung.

Mit dem Wegfall eines konkreten Zeitrahmens droht Barrierefreiheit erneut zu einem unverbindlichen Zukunftsversprechen zu werden. Ohne klare Fristen besteht die Gefahr, dass notwendige Maßnahmen immer weiter verschoben und bestehende Barrieren dauerhaft hingenommen werden. Für Menschen mit Behinderungen bedeutet dies nicht weniger als die Fortsetzung alltäglicher Einschränkungen bei der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel und damit eine fortdauernde Benachteiligung bei zentralen Bereichen gesellschaftlicher Teilhabe. Ein inklusiver Verkehrssektor erfordert jedoch verbindliche Zielvorgaben, nachvollziehbare Umsetzungspläne und klare Verantwortlichkeiten.

Besonders kritisch bewertet der VdK darüber hinaus die in der Gesetzesbegründung zum Ausdruck kommende Haltung, wonach vollständige Barrierefreiheit zwar erstrebenswert, letztlich aber nicht realistisch sei. Eine solche Sichtweise widerspricht aus Sicht des Verbandes dem grundlegenden menschenrechtlichen Anspruch auf gleichberechtigte Teilhabe. Barrierefreiheit darf nicht als freiwillige politische Zielsetzung verstanden werden, die unter dem Vorbehalt praktischer oder wirtschaftlicher Erwägungen steht. Sie ist vielmehr eine zwingende Voraussetzung dafür, dass Menschen mit Behinderungen ihr Recht auf selbstbestimmte Mobilität und gesellschaftliche Teilhabe tatsächlich wahrnehmen können.

Auch die angekündigte Präzisierung der Ausnahmeregelungen überzeugt aus Sicht des VdK nicht. Zwar werden künftig einzelne Gründe ausdrücklich benannt, unter denen Abweichungen zulässig sein sollen, die vorgesehenen Formulierungen bleiben jedoch weit und auslegungsbedürftig. Insbesondere die Bezugnahme auf einen unangemessen hohen wirtschaftlichen Aufwand birgt

die Gefahr, dass finanzielle Erwägungen weiterhin regelmäßig gegen notwendige Maßnahmen ins Feld geführt werden. Ohne verbindliche bundesweit einheitliche Kriterien und wirksame Kontrollmechanismen droht die Neuregelung daher eher bestehende Defizite abzusichern als ihren Abbau voranzutreiben.

Darüber hinaus macht das Gesetz deutlich, dass weiterhin zentrale Reformen für eine barrierefreie Mobilität fehlen. Dies betrifft insbesondere den Schienenverkehr, in dem verbindliche gesetzliche Anforderungen zur Barrierefreiheit bis heute nur unzureichend verankert sind. Noch immer bestehen erhebliche Defizite bei der stufenfreien Erreichbarkeit von Bahnhöfen, bei taktilen Leitsystemen sowie bei Unterstützungsangeboten für mobilitätseingeschränkte Reisende. Gerade kleinere Bahnhöfe, ländliche Regionen und die Menschen, die dort wohnen und auf Barrierefreiheit angewiesen sind, drohen dauerhaft abgehängt zu werden. Aus Sicht des VdK wäre deshalb eine umfassende gesetzliche Verankerung verbindlicher Barrierefreiheitsstandards im Eisenbahnrecht dringend erforderlich gewesen.

Auch neue Mobilitätsformen und technologische Entwicklungen werden bislang nicht ausreichend inklusiv gestaltet. Digitale Buchungs- und Bezahlsysteme, appbasierte Bedarfsverkehre oder autonome Verkehrssysteme bieten zwar erhebliche Chancen für mehr selbstbestimmte Mobilität, bergen aber zugleich die Gefahr neuer Ausschlüsse, wenn Barrierefreiheit nicht von Anfang an verpflichtend berücksichtigt wird. Der VdK hält es deshalb für unerlässlich, Barrierefreiheit verbindlich als Zulassungs-, Förder- und Qualitätskriterium in sämtlichen Bereichen zukünftiger Mobilitätsentwicklung zu verankern.

Insgesamt vermittelt das Gesetz aus Sicht des Sozialverbands VdK Deutschland den Eindruck, dass Fragen der Teilhabe und Inklusion gegenüber verwaltungsorganisatorischen Zielsetzungen deutlich in den Hintergrund treten. Bürokratieabbau darf jedoch nicht dazu führen, bestehende Schutzstandards abzuschwächen oder staatliche Verpflichtungen zur Herstellung gleichberechtigter Mobilität zu relativieren. Erforderlich wäre vielmehr eine Reformpolitik, die Barrierefreiheit konsequent als Menschenrechtsfrage versteht und die Interessen von Menschen mit Behinderungen verbindlich und dauerhaft in den Mittelpunkt der Verkehrspolitik stellt.

2. Zu den Regelungen im Einzelnen

Im Folgenden nimmt der Sozialverband VdK Deutschland zu ausgewählten Punkten der Änderung des Personenbeförderungsgesetzes, des Bundesfernstraßengesetzes und des Luftverkehrsgesetzes Stellung, weist darüber hinaus jedoch auf weiteren Handlungsbedarf im Mobilitätssektor hin

2.1. Zu § 8 Abs. 3 des Personenbeförderungsgesetzes

Mit der vorgesehenen Neuregelung soll die bislang geltende Frist, bis zum 1. Januar 2022 vollständige Barrierefreiheit herzustellen gestrichen werden. Stattdessen soll allgemein das Ziel gelten, Barrierefreiheit gemäß dem Behindertengleichstellungsgesetz zu erreichen. Zugleich werden die Voraussetzungen für Ausnahmen geregelt, indem topografische, technische oder

rechtliche Gründe ausdrücklich genannt werden und Ausnahmen nur bei einem unangemessen hohen wirtschaftlichen Aufwand zulässig sein sollen.

Bewertung des Sozialverbands VdK

Der Sozialverband VdK Deutschland lehnt die geplante Änderung des § 8 Absatz 3 Personenbeförderungsgesetz mit Nachdruck ab. Die vorgesehenen Änderungen bedeuten keinen Fortschritt für die Barrierefreiheit im öffentlichen Personennahverkehr, sondern stellen vielmehr einen erheblichen Rückschritt zulasten von Menschen mit Behinderungen, älteren Menschen sowie allen mobilitäts- oder sensorisch eingeschränkten Fahrgästen dar. Besonders gravierend ist die vorgesehene Streichung der bislang gesetzlich festgelegten Frist zur Herstellung vollständiger Barrierefreiheit. Diese Entscheidung sendet ein fatales politisches Signal und gefährdet die ohnehin schleppende Umsetzung barrierefreier Mobilität in Deutschland massiv.

Die bisherige gesetzliche Regelung hatte mit der Fristsetzung zum 1. Januar 2022 erstmals einen verbindlichen politischen und rechtlichen Handlungsdruck geschaffen. Gerade die in der Gesetzesbegründung selbst dargestellten Entwicklungen zeigen deutlich, dass die Existenz einer konkreten Frist erhebliche Fortschritte ausgelöst hat. Es wurden systematische Bestandsaufnahmen durchgeführt, Defizite dokumentiert, Prioritäten gesetzt und Maßnahmenpläne erarbeitet. All dies geschah gerade deshalb, weil ein verbindlicher Zielzeitpunkt existierte. Wer nun aus der Tatsache, dass die Frist vielerorts nicht eingehalten wurde, den Schluss zieht, die Frist vollständig zu streichen, zieht aus dem bisherigen Umsetzungsdefizit die völlig falsche Konsequenz. Nicht die Frist war das Problem, sondern der unzureichende politische Wille sowie die mangelnde finanzielle und strukturelle Unterstützung bei der Umsetzung.

Die ersatzlose Abschaffung eines verbindlichen Zeitrahmens führt in der Praxis zu einer Entgrenzung der Umsetzungspflicht. Ohne Frist fehlt den Aufgabenträgern künftig jeder konkrete gesetzliche Druck, Barrierefreiheit prioritär und zügig herzustellen. Damit droht Barrierefreiheit erneut zu einem unverbindlichen Fernziel zu werden, dessen Umsetzung auf unbestimmte Zeit verschoben werden kann. Für die betroffenen Menschen bedeutet dies die Fortsetzung alltäglicher Ausgrenzung und Mobilitätsbarrieren über Jahre oder sogar Jahrzehnte hinweg. Dies ist sozialpolitisch inakzeptabel und mit dem Anspruch eines modernen und inklusiven Gemeinwesens nicht vereinbar.

Mit großer Empörung nimmt der Sozialverband VdK Deutschland zudem die Formulierung in der Gesetzesbegründung zur Kenntnis, vollständige Barrierefreiheit sei zwar „wünschenswert, aber nicht realistisch“. Eine solche Aussage darf nicht zum Maßstab staatlichen Handelns werden. Sie offenbart eine bedenkliche Abkehr vom menschenrechtlichen Anspruch auf gleichberechtigte Teilhabe und widerspricht fundamental den Verpflichtungen aus der UN-Behindertenrechtskonvention, zu deren Umsetzung sich Deutschland ausdrücklich verpflichtet hat. Barrierefreiheit ist kein unverbindlicher Idealzustand und keine freiwillige politische Zielvorstellung, sondern ein grundlegendes Menschenrecht und eine zwingende Voraussetzung gesellschaftlicher Teilhabe. Wer Barrierefreiheit lediglich als „wünschenswert“ beschreibt,

relativiert die Rechte von Millionen Menschen mit Behinderungen und akzeptiert strukturelle Diskriminierung als dauerhaften Zustand.

Es ist aus Sicht des VdK vollkommen inakzeptabel, wenn die Bundesregierung faktisch erklärt, die vollständige Umsetzung eines Menschenrechts sei nicht realistisch. Ein solcher Maßstab würde in keinem anderen Bereich der Gleichstellungspolitik akzeptiert werden. Niemand käme auf die Idee, den Schutz vor Diskriminierung oder die Gleichberechtigung von Menschen nur deshalb aufzugeben, weil ihre vollständige Verwirklichung schwierig oder kostenintensiv erscheint. Gerade die öffentliche Hand steht in der Verantwortung, bestehende Barrieren konsequent abzubauen und gleichwertige Lebensverhältnisse für alle Menschen sicherzustellen. Die nun vorgeschlagene Regelung droht hingegen, die bisherige Zielverpflichtung politisch zu entkernen und den Anspruch auf vollständige Barrierefreiheit dauerhaft zu relativieren.

Auch die behauptete „Konkretisierung" der Ausnahmeregelungen überzeugt in keiner Weise. Die vorgeschlagenen Kriterien bleiben in der Praxis hochgradig unbestimmt und eröffnen weiterhin erhebliche Spielräume für weitreichende Ausnahmen. Begriffe wie „unangemessen hoher wirtschaftlicher Aufwand" sind auslegungsbedürftig und konfliktanfällig. Trotz der in der Gesetzesbegründung formulierten Hinweise bleibt völlig offen, nach welchen objektiven Maßstäben künftig beurteilt werden soll, wann ein Aufwand als unangemessen gilt. Damit besteht die erhebliche Gefahr, dass wirtschaftliche Erwägungen weiterhin regelmäßig zulasten der Barrierefreiheit angeführt werden. Gerade finanzielle Argumente wurden in der Vergangenheit vielfach genutzt, um notwendige Maßnahmen aufzuschieben oder ganz zu unterlassen.

Hinzu kommt, dass die benannten Ausnahmegründe wie topografische, technische oder rechtliche Hindernisse keineswegs zu einer tatsächlichen Eingrenzung führen. Vielmehr handelt es sich um äußerst weite Kategorien, die in der Praxis nahezu flächendeckend herangezogen werden können. Ohne klare bundesweit einheitliche Prüfkriterien, verbindliche Kontrollmechanismen und konkrete zeitliche Nachsteuerung droht die neue Regelung vor allem eines zu bewirken, nämlich eine rechtliche Absicherung fortbestehender Barrieren. Die vorgesehene Verpflichtung zur Darlegung der Gründe stellt ebenfalls keine substanzielle Verbesserung dar. Bereits bislang mussten Ausnahmen konkret benannt und begründet werden. Dass dennoch erhebliche Defizite bestehen, zeigt gerade, dass es nicht an Begründungspflichten mangelt, sondern an verbindlichen Konsequenzen bei ausbleibender Umsetzung.

Der Sozialverband VdK Deutschland fordert daher nachdrücklich, an einer verbindlichen gesetzlichen Frist zur Herstellung vollständiger Barrierefreiheit festzuhalten und diese gegebenenfalls durch realistische Zwischenziele, verbindliche Umsetzungspläne und wirksame Kontrollinstrumente zu ergänzen, statt sie vollständig aufzugeben. Notwendig sind zudem eine klare bundesweit einheitliche und enge Begrenzung zulässiger Abweichungen sowie eine verpflichtende Befristung aller Ausnahmeregelungen. Vor allem aber braucht es ein klares politisches Bekenntnis dazu, dass vollständige Barrierefreiheit kein unverbindlicher Wunsch, sondern ein uneingeschränkt geltender menschenrechtlicher Anspruch ist, dessen Umsetzung nicht relativiert werden darf.

2.2. Zu § 3 Abs. 1 Satz 2 des Bundesfernstraßengesetzes

Mit der vorgesehenen Änderung wird der bislang allgemein formulierte Anspruch auf möglichst weitreichende Barrierefreiheit durch die ausdrückliche Bezugnahme auf § 4 des Behindertengleichstellungsgesetzes rechtlich präzisiert.

Bewertung des Sozialverbands VdK

Der Sozialverband VdK Deutschland begrüßt die vorgesehene Ergänzung im Bundesfernstraßengesetz. Die ausdrückliche Bezugnahme auf die Barrierefreiheit gemäß § 4 des Behindertengleichstellungsgesetzes stellt eine wichtige rechtliche Konkretisierung dar und stärkt die Verbindlichkeit des gesetzlichen Auftrags zur Herstellung barrierefreier Infrastruktur.

Die Änderung trägt dazu bei, den Begriff der Barrierefreiheit an einen klar definierten gesetzlichen Maßstab anzubinden und damit ein einheitliches Verständnis für Planung, Bau und Ausbau von Bundesfernstraßen zu fördern. Dies ist von besonderer Bedeutung, da eine barrierefreie Verkehrsinfrastruktur eine wesentliche Voraussetzung für selbstbestimmte Mobilität und gesellschaftliche Teilhabe von Menschen mit Behinderungen und Mobilitätsbeeinträchtigungen darstellt.

2.3. Zu § 19d Satz 2 des Luftverkehrsgesetzes

Mit der vorgesehenen Neufassung erfolgt zum einen eine zeitgemäße sprachliche Anpassung hin zu der Formulierung „Menschen mit Behinderungen“, die einem menschenrechtsorientierten Verständnis von Teilhabe Rechnung trägt. Zum anderen wird durch die ausdrückliche Bezugnahme auf § 4 des Behindertengleichstellungsgesetzes der Anspruch auf Barrierefreiheit rechtlich präzisiert und an einen klar definierten gesetzlichen Maßstab geknüpft.

Diese Umsetzung basiert auf der Handlungsempfehlung des Forschungsvorhabens "ex-post-Evaluierung gesetzlicher Regelungen und Instrumente zur Herstellung der Barrierefreiheit im Bereich der Mobilität“.

Bewertung des Sozialverbands VdK

Der Sozialverband VdK Deutschland begrüßt die vorgesehene Änderung im Luftverkehrsgesetz. Die Anpassung stellt eine sinnvolle und notwendige Präzisierung dar, da künftig ausdrücklich auf die Barrierefreiheit gemäß § 4 des Behindertengleichstellungsgesetzes Bezug genommen wird.

Ebenso positiv bewertet der VdK die sprachliche Modernisierung der Formulierung hin zu „Menschen mit Behinderungen“. Diese Ausdrucksweise entspricht einem zeitgemäßen und menschenrechtsorientierten Verständnis von Teilhabe und steht im Einklang mit den Vorgaben der UN-Behindertenrechtskonvention.

3. Fehlende Regelungen

Aus Sicht des Sozialverbands VdK Deutschland bleibt das vorgelegte Gesetz zum Bürokratierückbau im Verkehrsbereich weit hinter den tatsächlichen gesellschaftlichen und verkehrspolitischen Herausforderungen zurück. Statt die Gelegenheit zu nutzen, dringend notwendige strukturelle Reformen zur Herstellung einer inklusiven und barrierefreien Mobilität voranzubringen, beschränkt sich der Gesetzentwurf im Wesentlichen auf verwaltungsorganisatorische und verfahrensbezogene Anpassungen. Die Lebensrealität von Millionen Menschen mit Behinderungen, älteren Menschen sowie mobilitäts- und sensorisch eingeschränkten Personen findet darin kaum angemessene Berücksichtigung. Damit verpasst die Bundesregierung eine wichtige Chance, Mobilitätspolitik endlich konsequent als Teil der öffentlichen Daseinsvorsorge und als Frage gleichberechtigter gesellschaftlicher Teilhabe zu begreifen.

Besonders kritisch ist aus Sicht des VdK, dass weiterhin verbindliche gesetzliche Vorgaben zur umfassenden Herstellung von Barrierefreiheit im Verkehrsbereich fehlen oder unzureichend ausgestaltet bleiben. Dies betrifft insbesondere den Schienenpersonenverkehr. Bis heute existieren im Allgemeinen Eisenbahngesetz keine klaren gesetzlichen Verpflichtungen zur Barrierefreiheit von Bahnhöfen und Fahrzeugen. Die bisherige Praxis freiwilliger Programme der Eisenbahnunternehmen hat offenkundig nicht dazu geführt, dass Menschen mit Behinderungen den Bahnverkehr flächendeckend, selbstbestimmt und diskriminierungsfrei nutzen können. Noch immer sind zahlreiche Bahnhöfe nicht stufenfrei erreichbar, vielerorts fehlen taktile Leitsysteme, und Unterstützungsleistungen stehen häufig nur eingeschränkt oder zu bestimmten Servicezeiten zur Verfügung. Gerade in ländlichen und strukturschwachen Regionen bedeutet dies für viele Menschen faktisch den Ausschluss von Mobilität.

Der VdK hält es deshalb für dringend erforderlich, verbindliche Regelungen zur Barrierefreiheit ausdrücklich im Allgemeinen Eisenbahngesetz zu verankern und die Eisenbahnunternehmen stärker in die Pflicht zu nehmen. Barrierefreiheit darf nicht länger als unverbindliches Ziel formuliert werden, sondern muss als einklagbarer Standard ausgestaltet sein. Dies gilt ausdrücklich auch für Ersatzverkehre, Baustellensituationen und Störfälle, bei denen Menschen mit Behinderungen derzeit besonders häufig von der Nutzung ausgeschlossen werden. Ebenso notwendig ist ein umfassendes Modernisierungsprogramm für kleine Bahnhöfe und Verkehrsstationen, da gerade dort massive Defizite bestehen. Dass ausgerechnet kleinere Bahnhöfe dauerhaft von Modernisierungsmaßnahmen ausgenommen bleiben sollen, ist aus Sicht des VdK weder sozialpolitisch noch gleichstellungsrechtlich hinnehmbar.

Mit großer Sorge betrachtet der VdK zudem die Entwicklungen im Bereich neuer Mobilitätsangebote und digitaler Verkehrsdienstleistungen. Zwar entstehen zunehmend flexible und appbasierte Angebote wie gebündelte Bedarfsverkehre oder autonome Shuttleverkehre, doch bleibt Barrierefreiheit hierbei häufig unzureichend berücksichtigt. Es reicht nicht aus, einzelne Fahrzeuge formal als barrierefrei auszuweisen, wenn digitale Buchungs- und Bezahlsysteme vor allem für blinde, sehbehinderte oder kognitiv eingeschränkte Menschen nicht nutzbar sind. Der digitale Wandel im Verkehrsbereich darf bestehende Ausschlüsse nicht

vertiefen. Vielmehr muss Barrierefreiheit von Beginn an verpflichtender Bestandteil sämtlicher neuer Mobilitätskonzepte sein.

Der VdK kritisiert darüber hinaus, dass auch beim autonomen Fahren bislang keine verbindlichen gesetzlichen Vorgaben zur Barrierefreiheit bestehen. Gerade diese Technologien bieten erhebliche Chancen für mehr selbstbestimmte Mobilität, insbesondere im ländlichen Raum und für Menschen mit Behinderungen. Umso unverständlicher ist es, dass Barrierefreiheit in den entsprechenden gesetzlichen Grundlagen und Förderprogrammen bislang kaum verankert wurde. Der VdK fordert deshalb, Barrierefreiheit verbindlich als Fördervoraussetzung und als gesetzliches Zulassungskriterium für autonome Verkehrssysteme festzuschreiben.

Auch im Luftverkehr besteht weiterhin erheblicher Reformbedarf. Seit Jahrzehnten weisen Betroffenenverbände auf die mangelnde Barrierefreiheit von Flugzeugkabinen hin, ohne dass hieraus verbindliche gesetzliche Konsequenzen gezogen wurden. Menschen mit Mobilitätseinschränkungen werden bis heute in ihrer Reisefreiheit massiv eingeschränkt, weil Flugzeuge vielfach weder selbstständig zugänglich noch mit angemessen nutzbaren Sanitäranlagen ausgestattet sind. Dass wirtschaftliche Erwägungen regelmäßig über die Rechte von Menschen mit Behinderungen gestellt werden, ist aus Sicht des VdK nicht akzeptabel. Die Bundesregierung muss sich endlich auf europäischer Ebene für verbindliche Standards eines barrierefreien Kabinendesigns einsetzen.

Darüber hinaus kritisiert der VdK, dass auch beim Ausbau der Elektromobilität Barrierefreiheit bislang nicht konsequent mitgedacht wird. Der massive Ausbau öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur erfolgt derzeit weitgehend ohne verbindliche Vorgaben zur barrierefreien Gestaltung. Dies führt dazu, dass neue Barrieren entstehen, obwohl gerade jetzt die Möglichkeit bestünde, von Beginn an inklusive Standards umzusetzen. Barrierefreiheit darf nicht erneut nachträglich und unter hohem Aufwand ergänzt werden müssen, sondern muss integraler Bestandteil sämtlicher Förderprogramme, technischer Regelwerke und Ausschreibungen sein.

Insgesamt entsteht aus Sicht des Sozialverbands VdK Deutschland der Eindruck, dass das Gesetz zum Bürokratierückbau im Verkehrsbereich zentrale soziale und gesellschaftliche Fragen weitgehend ausblendet. Ein moderner Verkehrssektor muss sich daran messen lassen, ob er allen Menschen gleichberechtigte Mobilität ermöglicht. Bürokratieabbau darf nicht bedeuten, auf verbindliche Standards, klare Verantwortlichkeiten und wirksame Rechtsansprüche zu verzichten. Notwendig wäre stattdessen eine umfassende Reformagenda gewesen, die Barrierefreiheit konsequent als menschenrechtliche Verpflichtung begreift und die Interessen von Menschen mit Behinderungen systematisch in den Mittelpunkt der Verkehrspolitik stellt.