Deutscher Blinden- und Sehbehindertenverband e. V. (DBSV)

Stellungnahme des Deutschen Blinden- und Sehbehindertenverbandes (DBSV) zum Entwurf des Bundesministeriums für Verkehr eines Gesetzes zum Bürokratierückbau im Verkehrsbereich

Der DBSV nimmt ausschließlich zu Artikel 4 - Änderung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) Stellung.

Der Referentenentwurf sieht in Art. 4 Nr. 2 eine Änderung von § 8 Abs. 3 PBefG vor. Danach soll die 2022 abgelaufene Frist zur Herstellung von Barrierefreiheit aus dem Gesetzestext gestrichen werden. Statt auf „vollständige Barrierefreiheit", wie bisher, wird nun auf Barrierefreiheit i. S. v. § 4 BGG abgestellt. Hinzu kommt die neue Ausnahmeregelung: „Kann dieses Ziel im Einzelfall aus topografischen, technischen oder rechtlichen Gründen nicht oder nur mit einem unangemessenen hohen wirtschaftlichen Aufwand erreicht werden, so hat der Aufgabenträger im Nahverkehrsplan die Gründe hierfür konkret zu benennen und ausführlich darzulegen."

Der DBSV sieht die geplante Änderung in dieser Form außerordentlich kritisch. Der Personennahverkehr gehört zur staatlichen Daseinsvorsorge. Um allen Menschen den Zugang zu ermöglichen und Benachteiligungen zu verhindern, ist es essenziell, dass der Personennahverkehr barrierefrei ausgestaltet ist. Das hätte eigentlich schon bis 2022 erfolgt sein müssen. Vielerorts stoßen Menschen mit Behinderungen aber auf massive Barrieren.

Die nun vorgesehenen Regelungen bedeuten einen erheblichen Rückschritt. Streicht man einfach die Frist, innerhalb derer die Barrierefreiheit eigentlich hätte hergestellt werden müssen, belässt die Formulierung im Übrigen aber unverändert, führt das dazu, dass die Herstellung eines barrierefreien Personennahverkehrs auf „den Sankt Nimmerleinstag" verschoben werden kann. Es gibt zwar noch ein Ziel zur Herstellung von Barrierefreiheit, wann es aber erreicht ist, bleibt vollkommen offen. Unter dem Deckmantel des Bürokratierückbaus vollzieht das Gesetz also einen Rückschritt von der bisherigen Pflicht zur Herstellung von Barrierefreiheit zu einer bloßen Absichtserklärung. Für die betroffenen Menschen bedeutet dies die Fortsetzung alltäglicher Ausgrenzung und Diskriminierung. Dies ist sozialpolitisch inakzeptabel und widerspricht den Verpflichtungen aus der UN-

Behindertenrechtskonvention, zu deren Umsetzung sich Deutschland verpflichtet hat. Aus diesem Grund ist eine Formulierung zu wählen, die sicherstellt, dass ein barrierefreier Personennahverkehr unmittelbar verpflichtend ist.

Begrüßt wird indes der nunmehr erfolgte Verweis auf die Barrierefreiheit im Sinne des § 4 BGG. Konsequenterweise sind dann alle Menschen mit Behinderungen zu adressieren.

Nicht zu rechtfertigen ist hingegen die Formulierung der Ausnahmetatbestände, in denen gar keine Barrierefreiheit herzustellen ist.

— Bei den rechtlichen Gründen auf den Natur- oder Denkmalschutz als höherrangige Rechtsgüter zu verweisen (vgl. Gesetzesbegründung), ist nicht nachvollziehbar und mit geltendem Recht unvereinbar. Insbesondere das verfassungsrechtlich garantierte Benachteiligungsverbot in Art. 3 Abs. 3 Satz 2 GG verbietet es, die Barrierefreiheit allen anderen Vorgaben gegenüber nachrangig zu behandeln. Im Übrigen ist auf folgendes hinzuweisen: Wenn der Naturschutz oder der Denkmalschutz zu beachten ist, dann kann davon nur die gesamte Gestaltung einer Haltestelle betroffen sein und nicht allein der barrierefreie Umbau. Anstatt also den Natur- und Denkmalschutz gegen Belange behinderter Menschen auszuspielen, ist es angezeigt nach Lösungen zu suchen, die die unterschiedlichen Interessen in einen Ausgleich bringen. Allzu oft werden rechtliche Gründe lediglich vorgeschoben. Dem darf die Gesetzesbegründung nicht noch Vorschub leisten.

- Auch topographische Gründe erscheinen dem Entgegenstehen von Barrierefreiheit fragwürdig, gerade mit Blick auf die Gesetzesbegründung. Hier stellt sich doch die Frage, warum dem Individualverkehr im Bereich des Umfeldes einer Haltestelle ein prioritärer Stellenwert gegenüber einem nachhaltigen öffentlichen barrierefreien Verkehrsmittel eingeräumt wird, dass für alle Menschen zugänglich ist. Auf der einen Seite müssen Umwelt und Naturschutz in der Gesetzesbegründung als Argumente gegen den Ausbau barrierefreier Haltestellen herhalten (rechtliche Gründe). Andererseits wird aber genau dieser Umwelt- und Naturschutz degradiert, wenn man die Beschaffenheit des Haltestellenumfeldes nicht zugunsten des öffentlichen Nahverkehrs verändern möchte (topographisches Argument).
- Technische Gründe, die der Barrierefreiheit entgegenstehen sollten, erschließen sich gar nicht. Es ist an den öffentlichen Auftraggebern,

durch ihre Anforderungsprofile in den Leistungsbeschreibungen bei öffentlichen Ausschreibungen dafür zu sorgen, dass barrierefreie Lösungen verfügbar werden. Gute Beispiele zeigen, dass ein barrierefreier Personennahverkehr möglich ist.

Nach alledem verbleiben allein – wenn überhaupt - wirtschaftliche Gründe, die es einer Kommune schwer machen können, den Nahverkehr barrierefrei umzubauen. Aber auch hier gilt es, nicht nur eine irgendwie geartete Angemessenheitsprüfung vorzunehmen, sondern nur besondere Belastungen zu akzeptieren. In die anzustellenden ökonomischen Erwägungen sollten dabei nicht nur die Baukosten einbezogen werden, sondern auch langfristige Effekte, etwa Einsparungen von Kosten für Eingliederungshilfeleistungen für spezielle Fahrdienste. Und nicht zuletzt ist auch hier die verbesserte und gleichberechtigte Teilhabe aller Menschen zu würdigen.

Aus Sicht des DBSV müsste die Regelung sinngemäß wie folgt gefasst werden:

„Der Nahverkehrsplan hat zudem die Belange von Menschen mit Behinderungen zu berücksichtigen. Der öffentliche Personennahverkehr muss barrierefrei gemäß § 4 des Behindertengleichstellungsgesetzes nutzbar sein. Soweit dies auch nach Abwägung aller Alternativen im Einzelfall nicht oder nur mit einem außergewöhnlich hohen wirtschaftlichen Aufwand erreichbar ist, so hat der Aufgabenträger im Nahverkehrsplan die Gründe hierfür konkret zu benennen, ausführlich darzulegen und angemessene Vorkehrungen zur Überwindung der Zugangsbarrieren vorzusehen, bis die Barrierefreiheit hergestellt werden kann."

Die Formulierung „soweit" stellt dabei sicher, dass alles Mögliche getan werden muss, um Barrieren abzubauen, bevor man sich auf eine wirtschaftliche Belastung für bestimmte Maßnahmen berufen kann. Kann die Barrierefreiheit nicht erreicht werden, sind proaktiv angemessene Vorkehrungen vorzusehen, damit Menschen mit Behinderungen bestehende Zugangshürden dennoch überwinden und am gesellschaftlichen Leben teilnehmen können.

Der Deutsche Blinden- und Sehbehindertenverband fordert nach alledem, an einer verbindlichen gesetzlichen Vorgabe zur Herstellung von Barrierefreiheit im öffentlichen Personennahverkehr festzuhalten und § 8 Abs. 3 PBefG anzupassen.

Berlin, 05.06.2026