
Sozialpolitischer Antrag Nr. 6 des Präsidiums und des Bundesvorstands

zum Thema
Barrierefreiheit

19. Ordentlicher Bundesverbandstag

Empfehlung der Sozialpolitischen Kommission:

Annahme

Inhalt

1. Zur Ausgangssituation.....	3
2. Forderungen des Sozialverbands VdK Deutschland	3
2.1. Bauen und Wohnen.....	3
2.1.1. Wohnraum.....	3
2.1.2. Wohnumgebung.....	5
2.1.3. Bauplanung.....	6
2.2. Personenverkehr und Individualverkehr	7
2.2.1. Schienenpersonenverkehr	7
2.2.2. Öffentlicher Personennahverkehr	9
2.2.3. Luftverkehr.....	11
2.2.4. Ladeinfrastruktur	12
2.3. Produkte und Dienstleistungen/Barrierefreiheitsstärkungsgesetz.....	13
2.4. Angemessene Vorkehrungen zur Barrierefreiheit/Allgemeines Gleichbehandlungsgesetz ...	14
2.5. Weitere Einzelforderungen	14
2.5.1. Barrierefreie Medien.....	14
2.5.2. Barrierefreier Katastrophenschutz.....	16

1. Zur Ausgangssituation

Barrierefreiheit ist eine wesentliche Voraussetzung für die gleichberechtigte Teilhabe von Menschen mit Behinderungen am gesellschaftlichen Leben. Diese Erkenntnis spiegelt sich sowohl in der UN-Behindertenrechtskonvention (UN-BRK) als auch im Teilhabebericht der Bundesregierung über die Lebenslagen von Menschen mit Beeinträchtigungen (April 2021) wider.

In der menschenrechtlichen Betrachtung der UN-BRK findet sich das Thema Barrierefreiheit in nahezu allen Artikeln. Zusätzlich dazu werden in Artikel 9 (Zugänglichkeit) ausdrücklich die Bereiche und Dienste aufgeführt, die barrierefrei gestaltet und nutzbar sein müssen: Gebäude einschließlich Wohngebäude, Straßen und Einrichtungen im Freien, Transportmittel sowie Dienste und Technologien, die der Information und Kommunikation dienen, einschließlich des Internets.

Gleichzeitig offenbart der Teilhabebericht der Bundesregierung Teilhabe Einschränkungen für Menschen mit Behinderungen in allen Lebensbereichen. Fehlende oder unzureichende Barrierefreiheit führt zu Einschränkungen und Diskriminierungen beispielsweise bei der Bildung, der alltäglichen Lebensführung einschließlich des Wohnens und der Mobilität, bei der Gesundheitsversorgung oder auch beim Reisen sowie anderen Freizeitaktivitäten.

Die nachfolgenden Forderungen des VdK zur Barrierefreiheit orientieren sich an den menschenrechtlichen Vorgaben der UN-BRK sowie an den von der Bundesregierung beschriebenen Teilhabe Einschränkungen von Menschen mit Behinderungen in unserem Land. Wertvolle Impulse geben uns auch die Zuschriften unserer Mitglieder, die von alltäglichen Barrieren berichten.

Barrierefreiheit ist als Querschnittsaufgabe anzusehen, die alle Lebensbereiche betrifft. Eine Gesellschaft ohne Barrieren ermöglicht nicht nur Menschen mit Behinderungen mehr soziale Teilhabe und Selbstbestimmung. Alle Menschen in unserer Gesellschaft profitieren von mehr Barrierefreiheit. Deshalb sollte das Ziel angestrebt werden, eine vollständige Verpflichtung zur Barrierefreiheit auch von privaten Anbietern von Waren und Dienstleistungen zu erreichen.

Aus diesem Grund ist das Thema politisch nicht einseitig beim Bundesministerium für Arbeit und Soziales zu verorten. Barrieren in ihren jeweiligen Bereichen abzubauen liegt in der Verantwortung der gesamten Bundesregierung. Insbesondere das Ministerium für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen und das Ministerium für Verkehr und Digitales sind damit befasst. Damit umfassende Barrierefreiheit hergestellt werden kann, bedarf es einer konsequenten Weiterentwicklung des bestehenden Rechtsrahmens. Hierzu zählt insbesondere das Allgemeine Gleichbehandlungsgesetz (AGG), das Barrierefreiheitsstärkungsgesetz (BFSG) sowie das Behindertengleichstellungsgesetz (BGG), aber auch zahlreiche Fachgesetze und -verordnungen. Insbesondere müssen die im Rahmen der derzeit durchgeführten Evaluation des BGG sowie der verkehrsrechtlichen Bestimmungen zur Barrierefreiheit gewonnenen Erkenntnisse über bestehende rechtliche Schwachstellen zeitnah zu einer Novellierung der entsprechenden Gesetze und Verordnungen führen.

2. Forderungen des Sozialverbands VdK Deutschland

2.1. Bauen und Wohnen

2.1.1. Wohnraum

Nach wie vor besteht ein enormer Mangel an altersgerechtem und barrierefreiem Wohnraum. Durch den Mikrozensus von 2018 und die neue KfW-Studie aus dem Jahr 2020 wissen wir, dass gerade einmal bei 1,5 Prozent des Wohnungsbestands Merkmale der Barrierefreiheit sowohl beim Zugang zur

Wohnung als auch in der Wohnung vorhanden sind. Nach der KfW-Studie gibt es schon heute eine Versorgungslücke von 2,4 Millionen altersgerechten/barrierefreien Wohnungen. Die Dimension des Problems offenbart sich dadurch, dass – die Bautätigkeit der letzten Jahre gleichbleibend hochgerechnet – zum Schließen der rechnerischen Versorgungslücke bis 2030 jährlich zusätzlich (!) 179.000 barrierefreie Wohnungen geschaffen werden müssten (bis 2035 wären das jährlich 116.000). Nur wenn diese offenkundige Unterversorgung überwunden wird, kann eine Voraussetzung für die Vorgabe der UN-BRK erfüllt werden, wonach Menschen mit Behinderungen gleichberechtigt entscheiden können, wo und mit wem sie leben wollen und sie nicht gedrängt sind, in besonderen Wohnformen leben zu müssen (Art. 19). Zentraler Akteur sind dabei die Länder. Aufgrund der unterschiedlichen Landesbauordnungen, gelten in den Ländern unterschiedlich ambitionierte Vorgaben zum barrierefreien Bauen. Die Musterbauordnung der Länder sollte beispielhaft sein, was die Vorgaben zur Barrierefreiheit angeht.

Über die genannte rechnerische Versorgungslücke hinaus, sollte der Bedarf an zusätzlichem barrierefreiem Wohnraum gedeckt werden, um eine Auswahl am Markt zur Verfügung zu stellen und um die Chancen barrierefreier Besuche bei anderen, nicht von Behinderung Betroffenen, zu ermöglichen.

Der VdK fordert daher, dass der gesamte Neubau im Mehrparteienwohnungsbau barrierefrei gestaltet werden muss. Ein deutlicher Anteil davon muss auch uneingeschränkt mit dem Rollstuhl nutzbar sein (R-Standard). Die rechtlichen Vorgaben zur allgemeinen Barrierefreiheit und zum weitergehenden R-Standard sollen sich an der DIN-Norm 18040-2 orientieren.

Die Länder sollen sich hierzu auf eine gemeinsame Musterbauordnung einigen, die dem Bedarf an barrierefreiem Wohnraum gerecht wird. Eine zügige Umsetzung der Musterbauordnung in die Landesbauordnungen muss erfolgen.

Bund und Länder sollen eine systematische Erfassung des Bestands, Neubaus und Bedarfs an barrierefreien Wohnungen vornehmen.

Der Bund muss sein Instrument der sozialen Wohnraumförderung nutzen und die Barrierefreiheit nicht nur als zu berücksichtigenden, allgemeinen Fördergrundsatz in seinem Wohnraumförderungsgesetz benennen, sondern daraus eine verbindliche Fördervoraussetzung machen.

Für den altersgerechten Umbau von Eigentumswohnungen beziehungsweise -häusern und Mietwohnungen hat sich das KfW-Programm „Altersgerecht umbauen“ (Nr. 455-B, Zuschuss für Privatpersonen) angesichts hoher Nachfrage bewährt. Es war allerdings in den letzten Jahren immer weiter vor Ablauf des Jahres ausgeschöpft, im Jahr 2022 sogar bereits nach sechs Wochen.

Der VdK fordert daher, dass das Programm auf Dauer angelegt und die Mittel von 75 Millionen Euro im Jahr 2022 auf jährlich mindestens auf 390 Millionen Euro erhöht werden. Gleichzeitig fordert der VdK, die Bezuschussung von derzeit zehn Prozent auf 30 Prozent der förderfähigen Kosten für Einzelmaßnahmen und von 12,5 Prozent auf 37,5 Prozent für den Standard „Altersgerechtes Haus“ anzuheben.

Zur gezielten Unterstützung einkommensschwacher Haushalten sollte bundesweit eine Förderung barrierefreier Umbauten nach dem Vorbild des Programms „Wohnraumanpassung für mobilitätseingeschränkte Personen“ der Sächsischen

Aufbaubank etabliert werden.¹ Der inhaltliche Schwerpunkt soll dabei auf der Absenkung des Eigenanteils für Menschen mit geringen Einkommen liegen.

Wenn Mietparteien Maßnahmen der Barrierereduzierung vornehmen, sind sie nach § 554 BGB verpflichtet, nach Beendigung des Mietvertrags den ursprünglichen Zustand wiederherzustellen. Dazu verlangen Vermieter in der Regel schon zu Vertragsbeginn eine zusätzliche Kautionszahlung. Das ist aus Sicht des VdK eine unzumutbare Belastung, zumal Mitglieder von Wohnungseigentumsgemeinschaften nicht mehr zum Rückbau von ihnen veranlassten barrierereduzierenden Maßnahmen am Gemeinschaftseigentum genötigt werden. Hier hat der Gesetzgeber die gesamtgesellschaftliche Bedeutung von Barrierefreiheit fördernden Veränderungen erkannt. Für Mietparteien gilt das nicht, wodurch sie gegenüber denjenigen, die über Wohnungseigentum verfügen, deutlich schlechter gestellt sind. Dies ist aus Sicht des VdK nicht nachvollziehbar und unter sozialpolitischen Gesichtspunkten inakzeptabel. Zudem führt die Rückbaupflicht dazu, dass das Angebot barrierereduzierten Wohnraums unnötig verringert wird.

Der VdK fordert daher, die Verpflichtung zum Rückbau barrierereduzierender Maßnahmen nach § 554 BGB zu streichen.

2.1.2. Wohnumgebung

Die Wohn- und Lebensqualität sowie die Chancen für Selbstbestimmung und Teilhabe von Menschen mit Behinderungen hängen wesentlich von der barrierefreien Gestaltung der Wohnumgebung einschließlich des direkten Wohnumfelds und des Quartiers ab. Ein wichtiges Instrumentarium, um die Wohnumgebung, das heißt den öffentlichen Raum wie Straßen, Wege, Plätze und öffentlich zugängliche Gebäude barrierefrei oder zumindest barrierereduziert zu gestalten, ist die Städtebauförderung mit den folgenden Programmen:

- Lebendige Zentren (Erhalt und Entwicklung von Stadt- und Ortskernen, Erhalt und Weiterentwicklung des öffentlichen Raums, Verbesserung der Mobilität)
- Sozialer Zusammenhalt (Erhöhung der Wohn- und Lebensqualität, Integration aller Bevölkerungsgruppen, Stärkung des Zusammenhalts der Nachbarschaft)
- Wachstum und nachhaltige Erneuerung (Anpassung des öffentlichen Raums an veränderte Bedarfe, Brachflächenentwicklung, Umbau und Aufwertung des Gebäudebestands)

Die Förderschwerpunkte und -voraussetzungen der Städtebauförderung werden durch entsprechende Richtlinien der Länder im Einzelnen festgelegt, aber die jährlich zu beschließende „Verwaltungsvereinbarung Städtebauförderung“ bestimmt einen verbindlichen Rahmen für die Vergabe der Mittel (790 Millionen Euro des Bundes im Jahr 2022 plus 110 Millionen im Investitionspakt zur Förderung von Sportstätten). Bei der Aufzählung der förderfähigen Maßnahmen, für die die Mittel insbesondere einzusetzen sind, kommen Vorhaben zur „Barrierearmut beziehungsweise -freiheit“ nur als ein einziger Schwerpunkt unter 15 anderen gleichwertigen vor, wie zum Beispiel „Maßnahmen zur Aufwertung des öffentlichen Raumes (Straßen, Wege, Plätze) und zur Erneuerung des baulichen Bestandes“. Als eine Fördervoraussetzung hingegen gilt der Klimaschutz beziehungsweise die Anpassung an den Klimawandel, nicht aber die Barrierefreiheit oder -reduzierung. Damit versäumt der Bund aus Sicht des VdK die Chance, an die Länder eine verpflichtende Vorgabe zur Barrierefreiheit beziehungsweise -reduzierung zu machen, was sich in aller Regel in deren rechtlichen Grundlagen zur Städtebauförderung als Defizit widerspiegelt.

¹ <https://www.sab.sachsen.de/wohnraumanpassung>

Der VdK fordert daher, die zukünftigen Verwaltungsvereinbarungen zur Städtebauförderung des Bundes um die barrierefreie oder barriere-reduzierende Gestaltung von Maßnahmen als verpflichtende Fördervoraussetzung zu ergänzen.

Zur Umsetzung dieser Vorgabe muss die Anwendung allgemein anerkannter Regeln der Technik selbstverständlich werden, das heißt für öffentlich zugängliche Gebäude ist DIN 18040-1, für Wohnungen DIN 18040-2 und für den öffentlichen Verkehrsraum (einschließlich der Außenanlagen von Gebäuden) DIN 18040-3 maßgebend.

Der VdK hält es für unverzichtbar, dass für alle Vorhaben die praktischen und rechtlichen Voraussetzungen zur wirksamen Mitwirkung der Interessenvertretungen von Menschen mit Beeinträchtigungen, wie Behinderten- und Seniorenbeauftragte sowie Verbände geschaffen werden.

Diese Forderungen des VdK gelten sinngemäß für alle anderen, die bauliche Infrastruktur betreffenden Förderprogramme des Bundes, wie zum Beispiel die für strukturschwache Regionen, für Einrichtungen in den Bereichen Sport, Jugend und Kultur oder für Bildung, Wirtschaft und Arbeit im Quartier.

2.1.3. Bauplanung

Das Baugesetzbuch (BauGB) als wichtigste Rechtsgrundlage des Baurechts setzt bundesweit einheitliche Standards. Es verlangt zum Beispiel für die Bauleitplanung eine „dem Wohl der Allgemeinheit dienende Bodennutzung“ unter Berücksichtigung der Wohnbedürfnisse der Bevölkerung², ohne dass dieser Grundsatz mit Barrierefreiheit in Verbindung gebracht wird. Gleiches gilt für die Berücksichtigung „der sozialen und kulturellen Bedürfnisse von jungen, alten und behinderten Menschen“³. Dagegen ist für die Aufstellung von Bauleitplänen konkret eine Umweltprüfung verpflichtend⁴. Zusätzlich dazu sind die Kommunen dazu verpflichtet, im Rahmen der Aufstellung von Bauleitplänen Umweltberichte anzufertigen.⁵ Angesichts der demografischen Entwicklung und der gesamtgesellschaftlichen Bedeutung von Barrierefreiheit, die längst in einer Reihe von anderen gesetzlichen Grundlagen auf Bundesebene ihren Niederschlag findet, ist es wie aus der Zeit gefallen, dass das BauGB keine einzige Vorgabe zur Barrierefreiheit enthält.

Der VdK fordert daher, dass das BauGB um die Herstellung der Barrierefreiheit als Grundsatz der Bauleitplanung ergänzt werden muss.

Vergleichbar der verbindlichen Umweltprüfung muss eine Prüfung zur Barrierefreiheit bei der Aufstellung von Bauleitplänen eingeführt werden, damit die barrierefreie Gestaltung bei Planung des Wohnungsbaus, öffentlich zugänglichen Gebäuden und der übrigen Infrastruktur von vornherein beachtet wird.

Die Kommunen sollen die Einhaltung der bestehenden Vorgaben zum barrierefreien Bauen systematisch kontrollieren und etwaige Nichteinhaltungen analog zu den Bußgeldordnungen bei der Nichteinhaltung des Bebauungsplans sanktionieren.

² § 1 Abs. 5 und Abs. 6 Nr. 2 Baugesetzbuch (BauGB)

³ § 1 Abs. 6 Nr. 3 BauGB

⁴ § 2 Abs. 3 BauGB

⁵ § 2 Abs. 4 BauGB

Der nach BauGB vorgesehene Inhalt von Bebauungsplänen⁶ soll um die Angabe der Flächen erweitert werden, die ausdrücklich für barrierefreien Wohnraum vorgesehen sind.

Analog zu Umweltberichten nach § 2a BauGB sollten die Kommunen dazu verpflichtet werden, Barrierefreiheitsberichte anzufertigen.

Weitere Ergänzungen des BauGB sind aus der Sicht des VdK notwendig, wie zum Beispiel mangelnde Barrierefreiheit bei der Beschreibung städtebaulicher Missstände⁷ und bei der Aufzählung von Anforderungen an städtebauliche Sanierungsmaßnahmen⁸.

2.2. Personenverkehr und Individualverkehr

2.2.1. Schienenpersonenverkehr

Eine wichtige Grundlage der barrierefreien Ausstattung von Bahnhöfen und Fahrzeugen ist die nach der Eisenbahn-Bau und Betriebsordnung (EBO)⁹ bestehende Verpflichtung von Eisenbahnunternehmen, Programme mit dem Ziel aufzulegen, eine „möglichst weitreichende Barrierefreiheit“ zu erreichen. Diese Programme haben den Charakter einer Selbstverpflichtung der Unternehmen. Im eigentlichen Fachgesetz, dem Allgemeinen Eisenbahngesetz, gibt es keine Aussage zur Barrierefreiheit oder zur Beförderung von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen.

Darüber hinaus sind im Wesentlichen die Vorgaben der EU-Verordnung über die technischen Anforderungen der Zugänglichkeit des Eisenbahnsystems für Menschen mit Behinderungen und Menschen mit eingeschränkter Mobilität (TSI PRM)¹⁰ einzuhalten. Sie ist, wie viele andere europäische Regelungen, in mehrerlei Hinsicht ein Minimalkonsens der EU-Mitgliedsstaaten.

Zudem regelt eine weitere EU-Verordnung unter anderem auch die Rechte von Fahrgästen mit Behinderungen beziehungsweise Mobilitätseinschränkungen¹¹. Hier werden gleiche Rechte für Menschen mit und ohne Behinderungen postuliert, aber vor allem bezogen auf einzelne Zugangs- und Nutzungsvoraussetzungen wieder zunichte gemacht.

Weder der deutsche noch der europäische Rechtsrahmen haben bislang dazu geführt, dass Menschen mit Behinderungen in Deutschland in ausreichendem Maße, selbstbestimmt und zu den üblichen Reisezeiten das Verkehrsmittel gleichberechtigt nutzen können.

Dazu kommt, dass die Bahnsteige an 22 Prozent der 5.400 Bahnhöfe noch nicht stufenfrei erreichbar und 49 Prozent nicht mit einem taktilen Leitsystem ausgestattet sind.¹² Außerdem können nur an circa 1.800 Bahnhöfen Ein-, Um- und Ausstiegshilfen durch bahneigenes Personal oder Kooperationspartner

⁶ § 9 BauGB

⁷ § 136 Abs. 2 BauGB

⁸ § 136 Abs. 4

⁹ § 4 Abs. 3 EBO

¹⁰ EU-Verordnung über die technischen Spezifikationen für die Interoperabilität bezüglich der Zugänglichkeit des Eisenbahnsystems der Union für Menschen mit Behinderungen und Menschen mit eingeschränkter Mobilität - Verordnung (EU) Nr. 1300/2014 der Kommission vom 18.11.2014 (TSI PRM)

¹¹ EU-Verordnung über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr - Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23.10.2007

¹² Planungshandbuch für barrierefreie kleine Verkehrsstationen, Hrsg.: Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, Juni 2020

(z. B. Bahnstafmission) erbracht werden.¹³ Die Hilfen stehen dabei lediglich zu Servicezeiten zur Verfügung. An 14 größeren Bahnhöfen ist dies über 24 Stunden/Tag der Fall, an vielen Bahnhöfen aber nur zu kürzeren Zeiten.

Der VdK fordert daher insbesondere eine umfassende Weiterentwicklung der rechtlichen Bestimmungen zur Barrierefreiheit mit verbindlichen und wirksamen Vorgaben für die Eisenbahnunternehmen sowie eine schnellere Umsetzung der Barrierefreiheit im Eisenbahnwesen.

Die Barrierefreiheit von Bahnanlagen und Fahrzeugen für Menschen mit Behinderungen sollte in das Allgemeine Eisenbahngesetz aufgenommen werden.

Es ist sicherzustellen, dass fahrplanmäßige Verkehrsleistungen an allen Bahnhöfen von Menschen mit Behinderungen vollumfänglich genutzt werden können. Dies gilt auch für Ersatzfahrpläne und Ersatzverkehre, zum Beispiel bei Störungen oder Baumaßnahmen. Rechtlich gesehen ist hierfür das Instrument der angemessenen Vorkehrung anzuwenden, wie es bislang als Verpflichtung für Träger öffentlicher Gewalt in § 7 Absatz 2 BGG vorgesehen ist. Um dies auch für alle Eisenbahnunternehmen zu erwirken, fordert der VdK eine entsprechende Ergänzung im AGG (siehe unten), wonach die Versagung angemessener Vorkehrungen, die nicht unverhältnismäßig sind, auch für Wirtschaftsakteure ein Diskriminierungstatbestand würde.

Ein Großteil der sogenannten kleinen Verkehrsstationen (maximal 1.000 Reisende am Tag), zu denen circa 70 Prozent aller Bahnhöfe der Deutschen Bahn AG zählen, sind nicht barrierefrei: 23 Prozent haben keinen stufenfreien Zugang und 53 Prozent kein taktiles Leitsystem.¹⁴ Dass diese kleinen Bahnhöfe auch in Zukunft höchstens in Ausnahmefällen modernisiert und barrierefrei gestaltet werden, beruht auf einer Entscheidung der Bundesregierung, die sich dafür eine Ausnahmeregelung in der TSI PRM zu eigen gemacht hat. Diese Vorgehensweise wirkt sich diskriminierend und zu Lasten von Menschen mit Behinderungen aus, die das Pech haben, in der Nähe kleinerer, nicht-barrierefreier Bahnhöfe zu wohnen. Betroffen sind vor allem diejenigen, die außerhalb von Städten und in ländlich-peripheren Gebieten wohnen und hier sind es insbesondere ältere Menschen, denen Chancen der Mobilität und damit ein wichtiger Bereich der Daseinsvorsorge verwehrt wird. In den entsprechenden Regionen liegt der Anteil der älteren Bevölkerung häufig deutlich über dem des Bundesdurchschnitts¹⁵.

Der VdK fordert daher ein neues Modernisierungsprogramm zur Herstellung der Barrierefreiheit kleiner Schienenverkehrsstationen mit einer Laufzeit von zehn Jahren für mindestens die Mehrzahl dieser Bahnhöfe.

Der VdK fordert die Bundesregierung dazu auf, den Nationalen Umsetzungsplan zur TSI PRM, den alle EU-Mitgliedsstaaten bis Januar 2017 vorzulegen hatten und der nach fünf Jahren aktualisiert werden muss, um die angeführten „angemessenen Vorkehrungen“ zu ergänzen und die nationale Regelung der „1.000-Reisende-Bahnhöfe“ zu streichen.

¹³ Das 4. Programm zur Barrierefreiheit der Deutschen Bahn AG, Mai 2021

¹⁴ Planungshandbuch für barrierefreie kleine Verkehrsstationen, Hrsg.: Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, Juni 2020

¹⁵ Dritter Bericht der Bundesregierung zur Entwicklung der ländlichen Räume Hrsg.: BMEL Referat 816 – Strategie und Koordinierung der Abteilung 8, Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse in ländlichen Räumen, November 2020

Da bei der Neubeschaffung von Zügen immer wieder Anforderungen einzelner Gruppen von Menschen mit Behinderungen nicht beachtet werden, plädiert der VdK für eine rechtzeitige Einbeziehung der Interessenvertretungen von Menschen mit Behinderungen zu Fragen der Fahrzeugentwicklung und deren Ausschreibung.

2.2.2. Öffentlicher Personennahverkehr

Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) ist die wichtigste rechtliche Grundlage auf Bundesebene für den öffentlichen Personennahverkehr mit Bussen, anderen Kraftfahrzeugen und Bahnen wie U-Bahn, Hochbahn, Straßenbahn, Tram und Stadtbahn¹⁶.

Ab dem 01.08.2021 sind im PBefG gerade für die Barrierefreiheit bedeutsame Veränderungen eingetreten, die zum einen Fortschritte bedeuten, zum anderen aber auch unzulängliche Zielvorgaben darstellen. So werden zum Beispiel zum ersten Mal privatwirtschaftliche Anbieter, wie Taxiunternehmen und neue Verkehrsdienstleister, bei denen Fahrten spontan bei Bedarf und per App abrufbar sind (gebündelter Bedarfsverkehr) verpflichtet, in ihrem Fuhrpark eine bestimmte Anzahl barrierefreier Fahrzeuge vorzuhalten. Neue Bedarfsverkehre in kommunaler Trägerschaft (Linienbedarfsverkehr) fallen unter die Regelungen zum Nahverkehrsplan¹⁷ und sind von daher barrierefrei zu gestalten. Dennoch ist zu bezweifeln, ob die Anzahl barrierefreier Fahrzeuge, gleich welcher Anbieter, ausreicht und ob die Fahrgastinformation, Bestell- und Bezahlvorgänge tatsächlich barrierefrei sind beziehungsweise werden.

Schon seit dem 01.01.2013 gilt nach dem PBefG¹⁸, dass bis Anfang 2022 durch die Umsetzung der Nahverkehrspläne eine vollständige Barrierefreiheit herzustellen ist, eine Zielmarke, die insbesondere aufgrund mangelnder finanzieller Mittel in den meisten Kommunen nicht erreicht wurde. Den im Koalitionsvertrag formulierten Anspruch der Bundesregierung, bis 2026 einen ausnahmslos barrierefreien ÖPNV zu schaffen, unterstützen wir als VdK. Wichtig ist dafür, dass der Bund die Länder und die Verkehrsverbünde dabei finanziell unterstützt. Im Gegenzug müssen Länder und Verkehrsverbünde ihrer Verantwortung nachkommen. Die Erfahrungen aus der Phase des 9-€-Tickets sollten in die Planungen einbezogen werden. Insbesondere überfüllte Mehrzweckabteile, Züge und Bahnsteige sowie die Überlastung von Personal und Mobilitätsservice führten für Menschen mit Behinderungen und psychischen Erkrankungen zu massiven Einschränkungen.

Hoch automatisierte und autonom (fahrerlos) fahrende Kleinbusse werden im öffentlichen Nahverkehr seit einigen Jahren erprobt und schon in einer Reihe von Kommunen auf begrenzten Linien eingesetzt. Die von Politik, Wissenschaft und Industrie erkannten Vorteile, wie erhöhte Wirtschaftlichkeit und Klimafreundlichkeit, sowie die Aussicht, gerade in peripheren, ländlichen Räumen die Mobilität entscheidend verbessern zu können, sprechen für eine schnelle Fortentwicklung und Verbreitung solcher Verkehrsmittel. Umso mehr kommt es darauf an, dass hier Barrierefreiheit bei der Fahrzeuggestaltung, bei der Infrastruktur (insbesondere Haltepunkte) und beim Betrieb von vornherein umgesetzt wird.

Im Zusammenhang mit dem Personenbeförderungsgesetz fordert der VdK insbesondere:

Dringend geboten ist ein zweckgebundenes Förderprogramm des Bundes, mit dem die Länder und Kommunen unterstützt werden, ihrer Verpflichtung zur vollständigen Barrierefreiheit nach § 8 Absatz 3 PBefG nachzukommen.

¹⁶ S-Bahnen, Regionalbahnen und anderer Schienenpersonennahverkehr gehören nicht zum Geltungsbereich des PBefG, sondern fallen unter das Allgemeine Eisenbahngesetz und die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung.

¹⁷ § 8 Abs. 3 PBefG

¹⁸ § 8 Abs. 3 PBefG

Es ist dafür Sorge zu tragen, dass eine angemessene Zahl barrierefreier Fahrzeuge in den Flotten von Taxiunternehmen und gebündelten Bedarfsverkehren bereitgehalten wird.

Der gesetzliche Richtwert von fünf Prozent barrierefreier Fahrzeuge¹⁹ ab einer Flotte von 20 bleibt insbesondere bei den Taxiunternehmen, von denen nur circa 14 Prozent über drei und mehr Fahrzeuge²⁰ verfügen, praktisch ohne Auswirkung. Besonders benachteiligt werden dadurch Menschen mit Behinderungen im ländlichen Raum, in dem vorwiegend kleine Unternehmen agieren und der Taxibetrieb häufig schon ausgedünnt ist.

Der VdK fordert daher ein bundesweites Förderprogramm für die Beschaffung barrierefreier Fahrzeuge kleinerer Taxiunternehmen insbesondere in ländlichen Gebieten und anderen peripheren Regionen.

Es ist sicherzustellen, dass barrierefreie Fahrzeuge nach den entsprechenden Regeln der Technik ausgestattet sind. Der dafür gesetzlich vorgesehene Verweis auf die Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung²¹ reicht nicht aus und muss um den Verweis auf die Norm über Fahrzeugeigenschaften und Ausstattungen²² ergänzt werden.

Während die barrierefreie Gestaltung digitaler Fahrgastinformation sowie digitaler Bestell- und Bezahlvorgänge für den Linienverkehr beziehungsweise den gebündelten Linienbedarfsverkehr im Prinzip geregelt ist, greift eine entsprechende Bestimmung im Barrierefreiheitsstärkungsgesetz für die privaten Anbieter erst ab Sommer 2025.

Aus Sicht des VdK bedarf es einer Übergangsbestimmung im PBefG zur Barrierefreiheit digitaler Vermittlung privater Mobilitätsdienstleistungen, um nicht insbesondere blinde und sehbehinderte Menschen bis 2025 auszuschließen.

Das autonome Fahren im öffentlichen Personennahverkehr ohne eine fahrzeugführende Person befindet sich in der Phase der Erprobung und ist auf begrenzte Einsatzgebiete beschränkt. Durch das Gesetz zum autonomen Fahren vom Juli 2021 ist der rechtliche Rahmen dafür angelegt, dass insbesondere Kleinbusse (Shuttles, People-Mover) vom Kraftfahrt-Bundesamt zugelassen werden können. Oberstes Ziel des Gesetzes, das keine Vorgaben zur Barrierefreiheit enthält, ist die Sicherheit von Fahrgästen und anderen Verkehrsteilnehmern. Das Gesetz versteht sich nach Aussage des BMVI als Übergangslösung, bis auf internationaler Ebene (EU und UNECE) harmonisierte Vorschriften vorliegen.

Der VdK hält es für unerlässlich, dass die Barrierefreiheit von autonom fahrenden Angeboten im Öffentlichen Personenverkehr in diese zu erwartenden Vorschriften sowie in allen zukünftigen rechtlich relevanten Grundlagen Eingang findet.

Darüber hinaus fordert der VdK, Barrierefreiheit als Auswahlkriterium von Vorhaben in die Förderrichtlinie „Ein zukunftsfähiges, nachhaltiges Mobilitätssystem durch automatisiertes Fahren und Vernetzung“ aufzunehmen und Barrierefreiheit nicht nur im Aktionsplan Forschung für autonomes Fahren zu postulieren²³.

¹⁹ § 64c Satz 2 PBefG

²⁰ Letzte Sondererhebung des BMVI zum Taxen und Mietwagenverkehr 2016

²¹ § 64c Satz 3 PBefG

²² DIN 75078-1 Kraftfahrzeuge zur Beförderung mobilitätsbehinderter Personen (KMP) - Begriffe, Anforderungen, Prüfung - Teil 1: Fahrzeugeigenschaften und Ausstattungen, Ausgabe 2021-03

²³ Übergreifender Forschungsrahmen von BMNF, BMWI und BMVI, Juni 2019

2.2.3. Luftverkehr

Zur Barrierefreiheit von Flugzeugen heißt es in § 20b Luftverkehrsgesetz (LuftVG), dass die Luftfahrtunternehmen für eine leicht zugängliche Benutzung der Luftfahrzeuge Sorge zu tragen und dabei die besonderen Belange behinderter Menschen zu berücksichtigen haben, mit dem Ziel, Barrierefreiheit zu erreichen, wobei Einzelheiten der Barrierefreiheit durch Zielvereinbarungen festgelegt werden können. Dadurch wird das Hauptproblem, das am Verkehrsmittel Flugzeug liegt, nicht gelöst. Vor allem gehbehinderte und gehunfähige Menschen mit Rollator oder Rollstuhl werden durch das nicht-barrierefreie Kabinendesign der Flugzeuge benachteiligt oder sogar ausgeschlossen. So gibt es praktisch kein Flugzeug, in dem man trotz Mobilitätseinschränkung ungehindert auf den eigenen Sitz gelangen könnte. Vergrößerte Bordtoiletten sind – falls überhaupt vorhanden – in der Regel nur in Großraumflugzeugen auf Langstreckenflügen verfügbar, erfüllen aber wesentliche Anforderungen einer barrierefreien Toilette nicht. Bei entsprechenden Forderungen ziehen sich die Luftfahrtunternehmen regelmäßig darauf zurück, dass barrierefreie Flugzeuge zu kostenintensiv wären und sich damit aus Wettbewerbsgründen verböten, wobei die Flugzeughersteller beteuern, sie könnten selbstverständlich allen Anforderungen der Barrierefreiheit gerecht werden, diese müssten nur bestellt werden.

Die Forderungen der Verbände von Menschen mit Behinderungen nach einer barrierefreien Flugzeugkabine laufen seit Jahrzehnten ins Leere. Weder das LuftVG noch die Verordnung (EG) Nr. 1107/2006 über die Rechte behinderter Flugreisender und Flugreisender mit eingeschränkter Mobilität enthalten Aussagen über die Gestaltung von Flugzeugkabinen. Die Forderungen der Betroffenenverbände wurden letztmalig in den Jahren 2008 und 2010 vom Büro der Behindertenbeauftragten dokumentiert²⁴. Einzig vom amerikanischen Verkehrsministerium werden Forderungen auf gesetzlicher Grundlage (Air Carrier Access Act) durchgesetzt, die auch deutsche Luftverkehrsgesellschaften, die die USA anfliegen, unter Zugzwang setzen. Auf diesem Weg wurden gewisse Erleichterungen auf Langstreckenflügen, wie bewegliche Gangarmlehnen an Sitzen, die Mitnahmemöglichkeit eines Faltrollstuhls in der Kabine, ein vergrößerter WC-Raum oder die obligatorische Mitführung eines kabinentauglichen Rollstuhls (On-board-Wheelchair) erreicht. In Deutschland ist weder von Seiten der Regierung noch von den Luftverkehrsgesellschaften oder dem europäischen Flugzeughersteller eine Initiative in Sicht, ein barrierefreies Kabinendesign zu entwickeln.

Um das Ziel zu erreichen, dass in Zukunft das barrierefreie Kabinendesign bei der Anschaffung und Umrüstung von Flugzeugen zur Pflicht wird, fordert der VdK von der Bundesregierung, auf europäischer Ebene einen Vorstoß zu machen.

Parallel dazu sollte gemeinsam mit Flugzeugherstellern aber auch Herstellern von Teilsystemen, wie beispielsweise Flugzeugtoiletten, und mit Verbänden von Menschen mit Behinderungen, ein entsprechendes Lastenheft entwickelt werden. Dazu müssen die Voraussetzungen für eine Zusammenarbeit „auf Augenhöhe“ geschaffen werden.

Im Sinne einer angemessenen Vorkehrung fordert der VdK weiter, dass ab 2027 alle deutschen und Deutschland anfliegenden Luftverkehrsgesellschaften Flugzeuge einsetzen, die über eine vergrößerte Bordtoilette und einen Bordrollstuhl verfügen. Eine solche Vorgabe muss in das LuftVG aufgenommen werden.

²⁴ Barrierefreier Luftverkehr – Chancen und Nutzen, Mai 2008
www.behindertenbeauftragte.de/SharedDocs/Downloads/DE/Fachveranstaltungen/20080529_ILAAbschlussdokumentation.pdf?__blob=publicationFile
 All inclusive – Ökonomische Chancen im Luftverkehr für alle, Juni 2010
www.behindertenbeauftragte.de/SharedDocs/Downloads/DE/Fachveranstaltungen/20100610_Abschlussdokumentation.pdf;jsessionid=7E617C80D3219937C4E2FEA34875A5BB.2_cid330?__blob=publicationFile&v=3

2.2.4. Ladeinfrastruktur

Elektromobilität ist längst zum wesentlichen Element einer klimagerechten Energie- und Verkehrspolitik geworden. Der Bund, die Länder, Kommunen und die Fahrzeugindustrie treiben die Marktentwicklung der Elektromobilität mit zahlreichen Fördermaßnahmen und Vergünstigungen voran. So profitieren beispielsweise Privatpersonen, Wirtschaftsunternehmen und öffentliche Einrichtungen von Prämien bei Anschaffung und Leasing von Elektroautos (E-Autos), von einer bevorrechtigten Teilnahme am Straßenverkehr und von Steuererleichterungen. Ende 2020 boten deutsche Hersteller auf dem Markt 70 elektrische Fahrzeugmodelle an²⁵. Im Juli 2021 waren circa 439.000 E-Autos zugelassen²⁶. Generell sollen bis zum Jahr 2030 – so das Ziel des Klimaschutzprogramms der Bundesregierung – mindestens sieben bis zehn Millionen Elektrofahrzeuge zugelassen sein. Laut Kraftfahrt-Bundesamt steigt der Anteil der neu zugelassenen Pkw ständig, im Jahr 2020 hatte er sich gegenüber dem Vorjahr schon verdreifacht. Auch beim Verband der Fahrzeugumrüster ist eine verstärkte Nachfrage nach E-Autos für Pkw-Halter mit Behinderungen festzustellen.

Das große Manko in dieser Einführungsphase der Elektromobilität besteht in der unzureichenden Ladeinfrastruktur. Diesem Mangel begegnet die Bundesregierung mit umfangreichen Förderprogrammen für eine flächendeckende, öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur, ohne dass deren barrierefreie Gestaltung vorgesehen, geschweige denn vorgeschrieben, ist. So sollen eine Million Ladepunkte bis zum Jahr 2030 errichtet beziehungsweise nachgerüstet werden. Allein durch die beiden Förderrichtlinien „Ladeinfrastruktur vor Ort“ (Schwerpunkt: periphere und suburbane Räume) und „Öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in Deutschland“ (Schwerpunkt: bundesweites, flächendeckendes Netz) entstehen bis Ende 2021 beziehungsweise bis Ende 2025 je 50.000 Ladepunkte. Von grundlegender Bedeutung, auch für die Förderprogramme, ist die Verordnung über technische Mindestanforderungen an den sicheren und interoperablen Aufbau und Betrieb von öffentlich zugänglichen Ladepunkten für Elektromobile (Ladesäulenverordnung - LSV). Die LVS regelt die technischen Mindestanforderungen bislang ohne eine Bestimmung zur barrierefreien Gestaltung. Auch in den Förderrichtlinien selbst findet sich keine entsprechende Vorgabe und in den dazu gehörenden Förderaufrufen allenfalls die Empfehlung, für die Ladeinfrastruktur die DIN 18040-3 „Barrierefreies Bauen - Planungsgrundlagen - Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum“ einzuhalten.

Ziel muss sein, dass die gesamte öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur für Fahrzeughalter mit Beeinträchtigungen, insbesondere für Rollstuhl- und Rollatornutzer, barrierefrei gestaltet wird. Dazu gehört vor allem die Zuwegung (ebenerdige Erreichbarkeit, geringe Wegeneigungen, geeignete Oberflächengestaltung), ausreichende Bewegungsflächen am Ladepunkt, Anfahrbarkeit und passende Bedienhöhen des Anschlusses an der Ladesäule sowie gegebenenfalls des Kreditkartenschlitzes oder Geldeinwurfs. Es ist außerdem darauf zu achten, dass Ladesäulen von blinden und sehbehinderten Menschen rechtzeitig als Hindernisse wahrgenommen werden können. Die genauen Anforderungen hierzu sind der DIN 18040-3 als allgemein anerkannte Regel der Technik zu entnehmen.

Der VdK fordert daher, in alle rechtlichen Grundlagen, Förderprogramme und Ausschreibungen zur öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur die Vorgabe zur barrierefreien Gestaltung als verbindliche Bestimmung aufzunehmen. Dies gilt insbesondere für die Ladesäulenverordnung.

Da die DIN 18040-3 lediglich Anforderungen an die Infrastruktur und nicht an das Produkt Ladesäule selbst enthält, fordert der VdK die Aufnahme von Ladesäulen in ein zu novellierendes Barrierefreiheitsstärkungsgesetz.

²⁵ <https://www.bmw.de/Redaktion/DE/Dossier/elektromobilitaet.html>

²⁶ <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/265995/umfrage/anzahl-der-elektroautos-in-deutschland/>

Der VdK hält es für unverzichtbar, dass verlässliche Informationen über barrierefreie Ladepunkte von der Bundesnetzagentur auf ihrer entsprechenden Plattform, der Ladesäulenkarte, zur Verfügung gestellt werden.

2.3. Produkte und Dienstleistungen/Barrierefreiheitsstärkungsgesetz

Barrierefreie Produkte und Dienstleistungen sind zwingend notwendig, um Menschen mit Behinderungen eine gleichberechtigte Teilhabe am gesellschaftlichen Leben zu ermöglichen.

Die Bundesregierung hat mit dem Barrierefreiheitsstärkungsgesetz (BFSG) die EU-Richtlinie 2019/882 über die Barrierefreiheit Anforderungen für Produkte und Dienstleistungen (European Accessibility Act) nur inkonsequent umgesetzt. Insbesondere wurde völlig darauf verzichtet, die Barrierefreiheit der baulichen Umwelt, in der die im BFSG erwähnten Dienstleistungen erbracht und Produkte bereitgestellt werden, gesetzlich festzuschreiben. Die EU-Richtlinie hätte es ermöglicht, auch die Verpflichtung zur Barrierefreiheit der baulichen Umwelt der einbezogenen Produkte und Dienstleistungen mit zu regeln. Barrierefreiheit ist nur dann wirklich erfüllt, wenn die Voraussetzungen der selbstbestimmten Auffindbarkeit, Zugänglichkeit und Nutzbarkeit für Menschen mit Behinderung umgesetzt werden. Durch den Ausschluss der baulichen Umwelt sind wesentliche Grundbedingungen für eine Vielzahl von behinderten Menschen überhaupt nicht gegeben. Ein barrierefreier Fahrkartenautomat, der nur über Stufen zu erreichen ist, bleibt für viele Menschen mit Behinderung unzugänglich und nicht nutzbar. Besonders bei Einrichtungen der Privatwirtschaft und bei Bestandsbauten sind Zugangshindernisse wie Stufen, zu enge Türen, defekte oder fehlende Aufzüge bittere Realität.

Angesichts des demografischen Wandels und der beschleunigten Digitalisierung hält der VdK die reguläre Frist von über vier Jahren bis zum 28.06.2025 für viel zu lang. Eine solch ausgedehnte Übergangsfrist widerspricht den Absichtserklärungen der Bundesregierung im Zusammenhang mit der fortschreitenden Digitalisierung.

Für Selbstbedienungsterminals wurde im BFSG ein erweiterter Übergangszeitraum geschaffen. Diese dürfen bis zum Ende ihrer wirtschaftlichen Nutzungsdauer, längstens aber fünfzehn Jahre nach ihrer Ingebrauchnahme weiterhin eingesetzt werden. Voraussetzung ist, dass diese Selbstbedienungsterminals bereits vor dem 28.06.2025 rechtmäßig zur Erbringung von Dienstleistungen eingesetzt wurden. Menschen mit Behinderungen müssen also im Zweifelsfall bis 2040 warten, bis auch diese Geräte dann endlich verpflichtend barrierefrei sein müssen.

Durch die Ausklammerung von Personenbeförderungsdiensten im öffentlichen Schienenpersonenverkehr entsteht die absurde Situation, dass man für den Fernverkehr wohl Tickets und Echtzeit-Reiseinformationen barrierefrei über ein interaktives Selbstbedienungsterminal erhalten kann, nicht aber für die Nutzung von Regionalzügen, selbst wenn diese zu ein und derselben Reisekette gehören.

Darüber hinaus werden weder durch die EU-Richtlinie 2019/882 noch durch das BFSG sämtliche Produkte des täglichen Bedarfs (wie z. B. Haushaltsprodukte, sogenannte weiße Ware), einschließlich der für die Information und Kommunikation notwendigen Programme und Systeme, erfasst.

Um eine Entscheidung über die Nutzung von Produkten und Dienstleistungen treffen zu können, müssen Verbraucherinnen und Verbraucher leicht zugänglich transparente Informationen darüber erhalten, ob und inwieweit Produkte und Dienstleistungen barrierefrei gestaltet sind.

Der VdK fordert daher eine zeitnahe Weiterentwicklung des BFSG.

Die Barrierefreiheit der baulichen Umwelt, in der Dienstleistungen erbracht und Produkte bereitgestellt werden, muss festgeschrieben werden.

Die vorgesehene reguläre Übergangsfrist bis zum 28.06.2025 muss deutlich verkürzt werden.

Die noch länger ausgedehnte Übergangsfrist für Selbstbedienungsterminals muss, vor allem angesichts der durchschnittlichen Lebensdauer (beispielsweise von Bankautomaten) von sieben bis acht Jahren, deutlich verkürzt werden.

Der Schienenpersonennahverkehr muss aufgenommen werden, um die durchgängige Barrierefreiheit für das barrierefreie Erwerben von Tickets und Reiseinformationen zu gewährleisten.

Die Barrierefreiheit muss auf alle Produkte des täglichen Bedarfs ausgeweitet werden.

Es ist eine zentrale barrierefrei zugängliche Datenbank auf Bundesebene (zum Beispiel durch die Bundesanstalt für Arbeitsschutz und Arbeitsmedizin/Produktsicherheit) mit Informationen über alle Produkte und Dienstleistungen zu schaffen, welche die vorgegebenen Barrierefreiheitsanforderungen nicht oder nur teilweise erfüllen.

2.4. Angemessene Vorkehrungen zur Barrierefreiheit/Allgemeines Gleichbehandlungsgesetz

Sogenannte angemessene Vorkehrungen sind erforderliche und geeignete Anpassungen (hier zur Barrierefreiheit), die im Einzelfall Diskriminierung verhindern und eine gleichberechtigte Teilhabe von Menschen mit Behinderungen ermöglichen können.

Das Instrument der angemessenen Vorkehrung wird in der UN-BRK ausdrücklich erwähnt. Nach § 7 Absatz 2 BGG gilt die Versagung angemessener Vorkehrungen, die nicht unverhältnismäßig sind, für Träger öffentlicher Gewalt als Benachteiligung von Menschen mit Behinderungen. Für private Wirtschaftsakteure gilt diese Bestimmung nicht. Damit fehlt ein entscheidender Hebel, Barrierefreiheit in allen gesellschaftlichen Bereichen zu befördern.

Der VdK fordert daher, fehlende oder unzureichende Barrierefreiheit sowie die Versagung angemessener Vorkehrungen als Diskriminierungstatbestand in das AGG aufzunehmen.²⁷

2.5. Weitere Einzelforderungen

2.5.1. Barrierefreie Medien

Nach wie vor besteht ein immenser Nachholbedarf an barrierefreier Gestaltung von Sendungen der klassischen Medien Fernsehen und Radio sowie der Medienplattformen (insbesondere Produkte der digitalen Kabelnetzbetreiber) und der Telemedienangebote wie zum Beispiel Suchmaschinen, Soziale Netzwerke und andere Internetdienste. Notwendig sind vor allem die Untertitelung und Gebärdensprachdolmetschung für schwerhörige und gehörlose Menschen, die Audiodeskription für sehbehinderte und blinde Personen und die Übersetzung in Leichte Sprache für diejenigen, die kognitive Einschränkungen haben. Darüber geht es um die zu verbessernde Sprachverständlichkeit, denn gerade ältere Menschen (auch mit leichteren Hörbeeinträchtigungen) klagen zunehmend über Hintergrundmusik und -geräusche, durch die sie dem gesprochenen Inhalt von Sendungen nicht mehr folgen können.

²⁷ Siehe auch Sozialpolitischer Antrag Nr. 5 zum Thema „Behinderung“.

Der neue Medienstaatsvertrag (MStV), der am 07.11.2020 in Kraft trat, hat die Erwartungen der Verbände von Menschen mit Behinderungen, gleichberechtigte Zugangsmöglichkeiten zu den Medien zu erreichen, nicht erfüllt. Obwohl in den letzten Jahren bei den öffentlich-rechtlichen Sendeanstalten deutliche Fortschritte zu verzeichnen sind und sich auch die privaten Anbieter dem Thema der Barrierefreiheit nicht verschließen, bleiben diese Entwicklungen unbefriedigend. So liegt die Untertitelungsquote bei ARD und ZDF in der Hauptsendezeit bei annähernd 100 Prozent²⁸, bei den beiden großen privaten Sendergruppen RTL und ProSieben/Sat.1 Media SE aber nur bei 13 bis 18 Prozent²⁹. Noch auffälliger wird der Unterschied bei der Audiodeskription³⁰, die im Hauptabendprogramm der ARD bei 53 Prozent und im gesamten Hauptprogramm des ZDF bei über 20 Prozent³¹ liegt, bei den privaten Anbietern aber nur sporadisch vorkommt³². Auch die Gebärdensprachdolmetschung wird bislang regelmäßig nur von den öffentlich-rechtlichen Anbietern eingesetzt. Gleiches gilt für den Einsatz der Leichten Sprache, in der bei der ARD zumindest einmal wöchentlich über Teletext die wichtigsten Nachrichten der Woche gesendet werden. Die zu verbessernde Sprachverständlichkeit wird wohl in einer Expertengruppe der ARD bearbeitet, geht bislang aber nicht über einzelne Pilotprojekte zu neuen Tonformaten hinaus.

Angesichts dieser Defizite ist der MStV als wichtigste rechtliche Grundlage für den öffentlich-rechtlichen und privaten Rundfunk wenig geeignet und unzureichend. Die Länder hatten allerdings schon bei der Verabschiedung des MStV in einer Protokollerklärung festgehalten, die Regelungen zur Barrierefreiheit zeitnah weiterzuentwickeln, um „durch den Ausbau barrierefreier Medienangebote allen Menschen die Teilhabe am medialen Diskurs und an der Gesellschaft insgesamt zu ermöglichen“³³. Dazu hatten die Länder Ende 2020 einen „Diskussionsentwurf zur Stärkung barrierefreier Medienangebote und zur Umsetzung des European Accessibility Acts (EAA)“³⁴ vorgelegt, der von den Verbänden der Menschen mit Behinderungen allerdings als nicht weitgehend genug angesehen wird.

Menschen mit Behinderungen müssen alle medialen Angebote gleichberechtigt nutzen können. Daher muss in einer zukünftigen Regelung klar zum Ausdruck gebracht werden, dass Angebote nur dann barrierefrei sind, wenn sie für Menschen mit Behinderungen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe auffindbar, zugänglich und nutzbar sind.

Die Anbieter sind in die Pflicht zu nehmen, durch technische Maßnahmen sicherzustellen, dass behinderungsbedingt notwendige Hilfsmittel, zum Beispiel durch geeignete Schnittstellen, genutzt werden können.

Die Ausweitung barrierefreier Angebote, einschließlich die der fernsehähnlichen Telemedien, muss verbindlich festgelegt werden und darf nicht allein auf die technischen und finanziellen Möglichkeiten der Anbieter ausgerichtet sein.

Zur genaueren Bestimmung des vorgeschriebenen Anteils barrierefreier Angebote sind Quotenregelungen bezüglich Reichweite und Zuwachsraten beziehungsweise Umsätzen der letzten Jahre zu bestimmen.

²⁸ Zweiter und dritter Staatenbericht

²⁹ <https://dieneuenorm.de/innovation/barrieren-fernsehen-medienstaatsvertrag/>

³⁰ <https://www.daserste.de/specials/service/barrierefreie-angebote-ard-100.html>

³¹ <https://presseportal.zdf.de/pressemitteilung/mitteilung/zdf-entwickelt-barrierefreie-angebote-weiter/>

³² [https://www.die-](https://www.die-medienanstalten.de/fileadmin/user_upload/die_medienanstalten/Themen/Barrierefreiheit/ua_2021_Medienanstalten_Barrierefreiheit_achtes_Monitoring.pdf)

[medienanstalten.de/fileadmin/user_upload/die_medienanstalten/Themen/Barrierefreiheit/ua_2021_Medienanstalten_Barrierefreiheit_achtes_Monitoring.pdf](https://www.die-medienanstalten.de/fileadmin/user_upload/die_medienanstalten/Themen/Barrierefreiheit/ua_2021_Medienanstalten_Barrierefreiheit_achtes_Monitoring.pdf)

³³ <https://www.rlp.de/de/regierung/staatskanzlei/medienpolitik/rundfunkkommission/barrierefreie-medien/>

³⁴ [https://www.rlp.de/fileadmin/rlp-stk/pdf-](https://www.rlp.de/fileadmin/rlp-stk/pdf-Dateien/Medienpolitik/ENTWURF_Synopse_Barrierefreiheit_MStV_2020.pdf)

[Dateien/Medienpolitik/ENTWURF_Synopse_Barrierefreiheit_MStV_2020.pdf](https://www.rlp.de/fileadmin/rlp-stk/pdf-Dateien/Medienpolitik/ENTWURF_Synopse_Barrierefreiheit_MStV_2020.pdf)

Um die Entwicklung zur Barrierefreiheit zu beschleunigen, sollten die Anbieter verbindliche Aktionspläne einführen, in denen neben einer Bestandsaufnahme vor allem konkrete Ziele, Maßnahmen und zeitliche Vorgaben benannt werden. Die Angaben in den Aktionsplänen sollten sich insbesondere differenziert auf Untertitelung, Audiodeskription, Gebärdensprachdolmetschung, Leichte Sprache und Sprachverständlichkeit beziehen.

Sollten entsprechende Aktionspläne nicht ausreichend umgesetzt werden, hält es der VdK für angemessen, staatlicherseits eine Frist zu setzen, nach der alle Angebote einschließlich der fernsehähnlichen Telemedien barrierefrei sein müssen.

Aus Sicht des VdK ist umgehend dafür zu sorgen, dass alle linearen³⁵ Nachrichtensendungen sowie Informationen zu Gefahrenlagen wenigstens mit Untertitelung und Gebärdensprachdolmetschung angeboten werden.

2.5.2. Barrierefreier Katastrophenschutz

Ausführliche Erläuterungen und Forderungen befinden sich im Sozialpolitischen Antrag Nr. 5 zum Thema „Behinderung“ unter Punkt 2.8 „Menschen mit Behinderungen in Pandemie- und Katastrophenplänen besser berücksichtigen“.

³⁵ Programme, die 1:1 gesendet und direkt empfangen werden im Gegensatz zu Sendungen, die zeitversetzt von Zuschauern abgerufen werden.