

Abteilung Sozialpolitik

Tel.: 030 / 72 62 22 – 128

Fax: 030 / 72 62 22 – 328

Sekretariat: 030 / 72 62 22 – 123

E-Mail: claudia.tietz@sovd.de

Stellungnahme des SoVD zur Evaluation des Personenbeförderungsgesetzes (Barrierefreiheit im Fernbusverkehr und im ÖPNV)

Mit der vorliegenden Stellungnahme bewertet der SoVD die Umsetzung der mit der Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes 2012 beabsichtigten Ziele. Die Abfrage wurde vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur initiiert und betrifft u.a. den (liberalisierten) Fernbusverkehr sowie den ÖPNV. Der SoVD konzentriert sich dabei auf jene Fragen, die die Belange von Menschen mit Behinderungen und Mobilitätseinschränkungen, von älteren Menschen sowie von sozial benachteiligten Menschen besonders berühren.

a) Bereich Fernbuslinienverkehr

Frage 6: Es wird um eine allgemeine Einschätzung der Fernbusliberalisierung gebeten. Wurden die gesetzgeberischen Ziele (Wettbewerb im Fernverkehr, Schaffung einer Beförderungsalternative für die Verbraucher) nach Ihrer Auffassung erreicht? Sind die gesetzlichen Regelungen praktikabel und eindeutig?

Nach Einschätzung des SoVD hat die bundesweite Etablierung eines Fernbuslinienetzes zu einer Konkurrenz gegenüber der Bahn geführt. Es ist mehr Wettbewerb im Fernverkehr entstanden. Mit den Fernbussen hat sich ein kostengünstiges Alternativangebot im Fernverkehr etabliert, das gerade für Menschen mit kleinem Einkommen, insbesondere ältere und junge Menschen, attraktiv ist.

Auch für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen kann das neue Fernbuslinienangebot Verbesserungen bedeuten, indem Umstiege vermieden oder Ziele direkt angesteuert werden, die die Bahn nicht anfährt.

Jedoch stellt die Barrierefreiheit im Fernlinienbusverkehr von Beginn an ein großes Defizit dar; die Barrierefreiheit bleibt bislang deutlich hinter erreichten Standards im Bahnverkehr zurück. Defizite sieht der SoVD sowohl für Busbahnhöfe, als auch für die Busflotten selbst. Nur die Buslinien Postbus, Megabus und Berlin-Linienbus haben bislang (einzelne) barrierefreie Busse in ihren Flotten. Der Marktführer Flixbus hingegen besitzt noch keine barrierefreien Busse.



Zu befürchten ist, dass Fernbusunternehmen bislang einen Wettbewerbsvorteil gegenüber der Bahn haben, der u.a. auch auf Abstrichen bei der Barrierefreiheit beruht.

Erst ab 2016 soll – gemäß der gesetzlichen Bestimmungen – die Thematik Barrierefreiheit eine verpflichtende Rolle im Fernverkehr spielen. Dies kritisiert der SoVD. Die Einführung des neuen Fernbusangebotes hätte von Anbeginn an Barrierefreiheit gebunden werden müssen; auch um Marktverzerrungen gegenüber der Bahn auszuschließen.

Es wäre fatal, wenn Menschen mit Behinderungen, die ohnehin oft über sehr beschränkte Finanzmittel verfügen, auf teurere Bahnangebote ausweichen müssten, weil die kostengünstigen Fernbusse für sich nicht barrierefrei nutzbar sind.

Frage 9: Wie beurteilen Sie die Auswirkungen auf die Arbeits- und Sozialbedingungen des Fahrpersonals im Fernbuslinienverkehr?

Mit Sorge sieht der SoVD die Entwicklung der Arbeits- und Sozialbedingungen des Fahrpersonals im Fernlinienbusverkehr. Sie werden in der Studie „Marktbeobachtung Güterverkehr – Markanalyse des Fernbuslinienverkehrs 2015“ des Bundesamtes für Güterverkehr (siehe https://www.bag.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/Marktbeobachtung/Sonderberichte/SB_Fernbus_2015.html) detailliert beschrieben.

Für 2015 wurde ein deutlicher Anstieg der Beanstandungen konstatiert. Insbesondere Verstöße gegen Arbeitszeitnachweise lassen darauf schließen, dass Druck und Belastung für die Busfahrer erheblich gestiegen sind. Lenkzeiten werden überschritten, die Arbeitstage je Monat sind oft hoch und durch veränderte Einsatzzeiten z. T. nicht verlässlich planbar, die Einkommenssituation der Busfahrer trägt den zunehmenden Belastungen nicht ausreichend Rechnung.

Schlechte Arbeitsbedingungen für Busfahrer können immer auch Gefahren für die Fahrgäste sowie für andere Straßenverkehrsteilnehmer begründen. In deren Interesse, aber auch im Interesse der Busfahrer muss den problematischen Entwicklungen entgegen gewirkt werden.

Frage 10: Welche wirtschaftlichen und verkehrlichen Auswirkungen hat die Liberalisierung auf den öffentlichen Personennahverkehr (Straße und Schiene)?

Der SoVD betont die Wichtigkeit, ÖPNV und Fernlinienbusse miteinander zu verzahnen. Es sind oft Menschen mit kleinem Einkommen, die die Fernbusse nutzen; sie müssen die Busbahnhöfe mit dem ÖPNV auch gut erreichen können. Den großen Bedarf hierzu dokumentiert auch die Studie „Marktbeobachtung Güterverkehr – Markanalyse des Fernbuslinienverkehrs 2015“. Nicht zuletzt muss die Verzahnung von Fernbussen und ÖPNV auch mit dem Ziel vorangebracht werden, eine barrierefreie Reisekette zu ermöglichen.

Frage 12: In welchem Umfang kommen bereits barrierefreie Fernbusse zum Einsatz? Besteht aus Ihrer Sicht noch weiterer Regelungsbedarf im Personenbeförderungsgesetz?

Die Barrierefreiheit von Fernbussen weist erhebliche Defizite auf. Zwar sind für sehbehinderte Menschen die Kontrastierungen in Fernreisebussen besser geworden. Jedoch besteht nach wie vor ein ganz erheblicher Mangel an rollstuhlgerechten Fernlinienbussen sowie an einer umfassenden Barrierefreiheit, die behinderungsübergreifend ansetzt und alle Behinderungsgruppen einschließt.

Positiv zu würdigen ist, dass das vom SoVD mit unterstützte Lastenheft „Allgemeine Anforderungen an die barrierefreie Gestaltung von Fernlinienbussen“ von den Herstellern zunehmend angefragt und genutzt wird.

Jedoch hat eine Anfrage des Behindertenverbandes BSK (Bundesverband Selbsthilfe Körperbehinderter) bei den Zulassungsstellen der Bundesländer ergeben, dass es keinerlei Kontrolle für die Barrierefreiheit von Fernlinienbussen gibt. Auch die Landesämter leisten die Kontrolle der Zulassungen für barrierefreie Reisebusse nicht ausreichend. Dies ist nicht akzeptabel, insbesondere angesichts der gesetzlichen Verpflichtung, dass ab 2016 neu angeschaffte Fernbusse barrierefrei sein müssen. Der SoVD fordert mit Nachdruck, hier umgehend adäquate Kontrollen einzuführen. Dies ist auch mit Blick auf die bis 2020 vollumfänglich sicherzustellende Barrierefreiheit im Fernbuslinienverkehr unabdingbar.

Auch sollte nach Meinung des SoVD die Begleitperson einer Person, welche in ihrem Schwerbehindertenausweis das Merkzeichen „B“ hat (d. h. sie bedarf bei der Benutzung von Verkehrsmitteln infolge der Behinderung regelmäßig fremder Hilfe) kostenlos in Fernbussen mitgenommen werden. Diese Regelung gilt bereits im ÖPNV sowie in Bahnen und sollte regelungsgleich auf Fernbusse erstreckt werden.

b) Bereich: Öffentlicher Personennahverkehr - Barrierefreiheit

Frage 15: Haben die Aufgabenträger ihre Nahverkehrspläne bereits angepasst, ggf. wie ist der Umsetzungsstand?

Frage 16: Von welchen Ländern wurde bisher von der Übergangsbestimmung des § 62 Abs. 2 PBefG Gebrauch gemacht, ggf. in welchen Ländern ist dies noch geplant?

Frage 17: Welche Fortschritte haben die Aufgabenträger in den letzten drei Jahren erzielt, um die vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV auf der Straße zu verwirklichen?

Frage: 18. Wie beurteilen Sie die weiteren Perspektiven bis zum Jahr 2022?

Die Fragen 15-18 beantwortet der SoVD aufgrund des engen Sachzusammenhangs zusammen.

Der SoVD betont die Notwendigkeit, am gesetzlichen Ziel des § 8 Abs. 3 PBefG festzuhalten, wonach bis zum 1. Januar 2022 die vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV erreicht werden soll. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt kann und darf es kein Signal an die Länder geben, von diesem Ziel politisch abzurücken. Vielmehr sind die Länder in der Pflicht, ihre Anstrengungen für Barrierefreiheit zu intensivieren.

Barrierefreiheit bedeutet für den SoVD dabei nicht nur, dass Angebote für Menschen mit Behinderungen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich, nutzbar und auffindbar sind (vgl. § 4 Behindertengleichstellungsgesetz in der Neufassung). Denn gerade in ländlichen Regionen wird die Bereitstellung von ÖPNV-Angeboten insgesamt immer problematischer. Dies ist für die ältere Landbevölkerung, die kein Auto mehr nutzen kann, jedoch auf Einkaufs- und Arztangebote in größeren Städten zwingend angewiesen ist, ein großes Problem. Auch für sie müssen der (barrierefreie) Zugang und die (barrierefreie) Nutzung des ÖPNV gewährleistet bleiben. Flexible Angebote, z.B. Rufbusse, können dabei ein gangbarer Weg sein, sofern auch hier Barrierefreiheit für alle Nutzer sichergestellt wird.

Beiden Aspekten der Barrierefreiheit müssen die Nahverkehrspläne der Aufgabenträger Rechnung tragen. Dass sie dies bislang nicht ausreichend tun, zeigen zahlreiche Praxisrückmeldungen aus den örtlichen Strukturen des SoVD.

Der SoVD verkennt nicht, dass es in den letzten Jahren – insbesondere in großen Städten – deutliche Verbesserungen bei der Barrierefreiheit gegeben hat. Die Bemühungen zur Barrierefreiheit wurden z. T. deutlich verstärkt.

Gleichwohl sind jedoch auch weiterhin erhebliche Defizite zu konstatieren. Dies gilt z.T. für Städte, in ganz besonderem Maße aber gilt dies für ländliche Gebiete. Oft fehlt es an Geld, um einen verlässlichen, vertretbar getakteten, barrierefreien ÖPNV zu gewährleisten. Man fokussiert einige (wenige) Leuchtturmprojekte, im Überlandverkehr werden (nicht barrierefreie) Reisebusse eingesetzt, es fehlt an Informationen zu barrierefreien Angeboten, so dass Reiseplanungen erschwert werden, das Zwei-Sinne-Prinzip zugunsten sinnesbehinderter Menschen wird nicht durchgängig gewährleistet. Aus Schleswig-Holstein wird gemeldet, dass nicht einmal eine systematische Übersicht existiert, welche Haltestellen barrierefrei genutzt werden können.

Vor diesem Hintergrund muss politisch jetzt – mehr denn je – darauf gedrängt werden, die Frist 2022 für Barrierefreiheit im ÖPNV zu halten und die Anstrengungen hierfür deutlich zu intensivieren. Hierauf kann und muss das Bundesverkehrsministerium drängen.

Es wäre aus Sicht des SoVD ein fatales Signal, wenn die Länder zum gegenwärtigen Zeitpunkt erwägen würden, von der in § 62 Abs. 2 PBefG vorgesehenen Möglichkeit Gebrauch zu machen und einen Termin nach 2022 für die Umsetzung der Barrierefreiheit festzulegen.

Stattdessen sollten die Aufgabenträger im ÖPNV in Punkto Barrierefreiheit ihr Engagement nunmehr deutlich und systematisch verstärken, um im Jahr 2022 tatsächlich Barrierefreiheit zu erreichen. Darauf wird der SoVD mit seinen Gliederungen auf Bundes-, Länder-, und kommunaler Ebene auch weiterhin drängen.

Berlin, 9. Juni 2016

DER BUNDESVORSTAND
Abteilung Sozialpolitik