

Unterrichtung

durch die Bundesregierung

Bericht der Bundesregierung zum Stand und Fortschritt der Verhandlungen über einen barrierefreien Fernbuslinienverkehr auf EU-Ebene

1. Einleitung

Durch das Gesetz zur Änderung personenbeförderungsrechtlicher Vorschriften vom 14. Dezember 2012 (BGBl. I S. 2598) wurde der Fernbuslinienverkehr mit Wirkung zum 1. Januar 2013 weitgehend liberalisiert. Liberalisierung bedeutet in diesem Zusammenhang, dass der bisherige Schutz von vorhandenen Verkehrsdiensten – insbesondere Eisenbahnverkehr, Linienverkehr mit Omnibussen – aufgehoben und das Genehmigungsverfahren in verschiedener Hinsicht vereinfacht wurde. Geschützt bleiben Verkehrsdienste im öffentlichen Personennahverkehr (auch der Schienenpersonennahverkehr).

Mit der Liberalisierung des Fernbuslinienverkehrs soll auch den Menschen mit Behinderungen ein verbessertes Mobilitätsangebot zur Verfügung gestellt werden. Daher wurde in § 42b des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) festgelegt, dass die im Fernbuslinienverkehr eingesetzten Omnibusse ab dem 1. Januar 2016 (neue Fahrzeuge) bzw. ab dem 1. Januar 2020 (alle Fahrzeuge) dem Anhang VII der Richtlinie 2001/85/EG entsprechen und mit mindestens zwei Stellplätzen für Rollstuhlnutzer ausgerüstet sein müssen. Im Gelegenheitsverkehr dürfen weiterhin Reisebusse eingesetzt werden, die nicht barrierefrei sind.

Anhang VII der Richtlinie 2001/85/EG enthält einheitliche Bauvorschriften für Omnibusse, die für den leichten Zugang von Fahrgästen mit eingeschränkter Mobilität und von Rollstuhlfahrern „ausgelegt“ sind, z. B. für Rückhaltesysteme für Rollstühle und Einstiegshilfen (Hublifte). Es besteht jedoch nach dieser Richtlinie keine Verpflichtung für Busunternehmer, solche barrierefreien Fahrzeuge anzuschaffen und bei ihren Verkehren einzusetzen. Mit der Regelung in § 42b PBefG wurde diese Lücke für den inländischen Fernbuslinienverkehr geschlossen.

Zwischenzeitlich wurde die genannte EG-Richtlinie durch einen Verweis auf die UNECE-Regelung Nr. 107 abgelöst (vgl. Artikel 34 Absatz 1 in Verbindung mit Anhang I Teil 1 Nummer 52A der Richtlinie 2007/46/EG). Inhaltlich ergeben sich hieraus aber keine Veränderungen.

Der Deutsche Bundestag hat beim Gesetzesbeschluss eine Entschließung verabschiedet (Bundestagsdrucksache 17/10859). Hierin wird die Bundesregierung aufgefordert, im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel anzustreben,

- dass dem Bundesamt für Güterverkehr eine angepasste Personalausstattung zur Verfügung steht (Nummer 1),
- die Auswirkungen der Liberalisierung des Fernbuslinienverkehrs insbesondere auch mit Blick auf die Arbeits- und Sozialbedingungen des Fernbuslinienverkehrs zu beobachten und dem Deutschen Bundestag bis zum 1. Januar 2017 darüber einen Bericht vorzulegen (Nummer 2) und

- zeitnah zu prüfen, ob auf EU-Ebene Regelungen geschaffen oder verbessert werden sollen, die einen europaweit einheitlichen barrierefreien Fernbuslinienverkehr gewährleisten (Nummer 3 bis 5).

In Nummer 6 der Entschließung wird die Bundesregierung aufgefordert, dem Deutschen Bundestag in jeder Legislaturperiode einen Bericht zum Stand und Fortschritt der Verhandlungen über einen barrierefreien Fernbuslinienverkehr auf EU-Ebene vorzulegen. Dies soll erstmalig innerhalb von zwei Jahren nach der Abstimmung über diesen Entschließungsantrag geschehen.

Zu Nummer 1 und 2 der Entschließung wird die Bundesregierung in ihrem Bericht nach § 66 PBefG, der bis zum 1. Januar 2017 vorzulegen ist, Stellung nehmen. Zu Nummer 3 bis 5 der Entschließung wird mit diesem Bericht über den Zwischenstand informiert.

2. Umsetzung der Entschließung

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) hat zur Umsetzung der Entschließung mehrere Aktivitäten angestoßen:

Zum einen wurde die Durchführung eines Forschungsvorhabens initiiert. Dieses Vorhaben hat eine ganzheitliche Betrachtung von Barrierefreiheit in Fernlinienbussen zum Ziel. Die Anforderungen und Erwartungen von Seiten der Menschen mit Behinderung sowie anderen in ihrer Mobilität eingeschränkten Nutzergruppen an die Barrierefreiheit sollen ebenso wie die Situation bei der Infrastruktur untersucht und Empfehlungen für Maßnahmen zur Gestaltung von Fernlinienbussen sowie der Zu- und Abgänge unterbreitet werden. Das Projekt wird voraussichtlich Mitte 2015 abgeschlossen. Ein Zwischenbericht des Forschungsnehmers liegt seit Mitte September vor.

Der Zwischenbericht schlägt eine spezielle Definition für Barrierefreiheit im Fernlinienbusverkehr vor: Danach ermöglicht ein barrierefreier Fernlinienbusverkehr allen Personen, ungeachtet ihrer individuellen Fähigkeiten, spezifischen Anforderungen und Beeinträchtigungen, Fernlinienbusse als Beförderungsmittel in der allgemein üblichen Art und Weise ohne vermeidbare Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zu nutzen. Die barrierefreie Nutzung des Fernlinienbusverkehrs umfasst dabei die gesamte Reisekette.

Außerdem wurden die Anforderungen verschiedener Nutzergruppen an eine barrierefreie Fernlinienbusreise ermittelt. Dabei zeigt sich, dass für mobilitätseingeschränkte Nutzer nicht nur das Reisemittel, sondern die gesamte Reisekette, z. B. auch der barrierefreie Zugang zu den Reiseinformationen sowie zu den benötigten Hilfsmitteln (z. B. Rampe, Lift, Unterbringung von Blindenhunden), für die Reiseplanung von Bedeutung ist. Die Anliegen der Betreiber von Fernbuslinien wurden dabei ebenfalls analysiert.

Im Rahmen der bisherigen Arbeiten zeigt sich auch, dass für unterschiedliche Nutzergruppen die jeweiligen Bedürfnisse und Anforderungen nicht immer im Einklang stehen. So ist es beispielsweise von großer Wichtigkeit, optische, akustische und taktile Orientierungspunkte im Bus zu haben. Bei blinden und sehbehinderten Menschen spielen taktile Vorkehrungen, z. B. Stufen oder Kanten, eine entscheidende Rolle. Dies ist jedoch nicht ohne weiteres vereinbar mit dem grundsätzlichen Bestreben, einen Bus möglichst ebenerdig (Fahrzeug, Haltestelle) zu gestalten.

Abschließend geht der Bericht ein auf erste vorläufige Empfehlungen zur Barrierefreiheit bei Informations- und Buchungssystemen, der Ausrüstung von Bussen, der Ausstattung von Busbahnhöfen, Haltestellen und Rastanlagen sowie bei den betrieblichen Aspekten.

Des Weiteren arbeitet die Bundesregierung an einem Vorschlag zur Erweiterung der international harmonisierten Bestimmungen für die Beförderung von Rollstuhlnutzer in Kraftomnibussen. Damit soll zukünftig die Möglichkeit geschaffen werden, in Bussen auch Rollstühle mit großer Masse (z. B. Elektrorollstühle) sicher befördern zu können.

Hierzu wurde zunächst eine Analyse der im Markt verfügbaren Rollstühle vorgenommen und die damit verbundenen Massen ermittelt. Im nächsten Schritt wird analysiert, welche

Lösungsmöglichkeiten für die Anpassung von Reisebussen bestehen, damit auch Rollstühle mit großer Masse sowie deren Insassen durch entsprechende Rückhaltesysteme gut gesichert werden können.

Schließlich wurde die Europäische Kommission über die Gesetzesnovelle informiert und darum gebeten, auch auf der europäischen Ebene vergleichbare Regelungen zu treffen, die eine Barrierefreiheit im Fernlinienbusverkehr gewährleisten.

Das BMVI hat hierfür eine Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1073/2009 über gemeinsame Regeln für den Zugang zum grenzüberschreitenden Personenkraftverkehrsmarkt und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 vorgeschlagen. Dort sollte analog der deutschen Regelung vorgeschrieben werden, dass im grenzüberschreitenden Fernbuslinienverkehr nur Fahrzeuge eingesetzt werden dürfen, die mit zwei Rollstuhlplätzen ausgerüstet sind.

