



Fotos: Daimler AG, Univers Reisen GmbH, Dholandia Deutschland GmbH

## Recht

# Barrierefreiheit im Reiseverkehr kommt!

Die verstärkte Einbindung der Rechte von Behinderten in die EU-Gesetzgebung zeigt mehr und mehr Auswirkung auch auf den Personentransport. Bestes Beispiel dafür sind die neuen Bestimmungen hinsichtlich des Fernbuslinienverkehrs.

Manchen mögen diese Zahlen überraschen: Nach Angaben der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen (UNECE) gelten 29 % der derzeit rund 504 Mio. EU-Bürger als mobilitätseingeschränkt, das sind etwa 148 Mio. Menschen. Allerdings ist der Begriff relativ weit gefasst, denn mehr als ein Drittel darunter sind Kinder (10,8 % aller EU-Bewohner), die aufgrund ihrer geringeren Körpergröße Probleme bei Einstiegen haben oder Betätigungsschalter nicht erreichen. Auch die jährlich 5,3 Mio. Schwangeren (1,1 %) zählt man zur

Gruppe der Mobilitätseingeschränkten. Menschen mit Seh- (4,9 Mio., 1 %) bzw. Hörbeeinträchtigung (24,6 Mio., 5 %) bilden einen weiteren großen Anteil an diesem Personenkreis. Die „klassischen“ Behinderten machen dagegen nur einen geringen Prozentsatz aus. Hier sind vor allem die 5 Mio. Rollstuhlfahrer (1 %) sowie jeweils die 1 Mio. Blinden (0,2 %) und Gehörlosen (0,2 %) zu nennen. Sie allerdings sind es, die zu Recht ihre Rechte hierzulande in den vergangenen Jahren verstärkt eingefordert

### Der ÖPNV ist Vorreiter in Sachen Barrierefreiheit

haben. Denn gerade in Deutschland sind viele Gebäude und vor allem Verkehrsträger alles andere als behindertengerecht ausgelegt. In vielen europäischen Ländern ist man diesbezüglich deutlich weiter. Seit rund 15 Jahren gehen die Ansprüche von Behinderten allerdings verstärkt in die EU-Gesetzgebung ein. Richtlinien wie die 2000/78/EG (Gleichbehandlung in Beschäftigung und Beruf) stehen exemplarisch für die EU-Antidiskriminierungsbemühungen. Im Busverkehr ist es vor allem

der ÖPNV, bei dem im vergangenen Jahrzehnt deutliche Verbesserungen bei der Zugänglichkeit von Haltestellen und Fahrzeugen erreicht wurden. 2011 betrug der Niederfluranteil von Stadtbussen 86 %. Abstriche machen muss die Branche allerdings bereits im Überlandbereich, der auf eine Niederflurquote von nur 43 % kommt. Neue Stadtlinienbusse müssen heute barrierefrei inklusive fahrzeuggebundener Einstiegshilfe sein. Eingedenk der mehrjährigen Nahverkehrsplanungen, in der Regel Fünf-Jahres-Zyklen, soll die vollständige Barrierefreiheit

◀ **Daimler bietet barrierefreie Busse ab Werk an. Für Überlandfahrzeuge mit Doppeltür am Einstieg 2 sind Kassettenlifte des amerikanischen Herstellers Braun erhältlich**

im Stadtverkehr nach einer Übergangsfrist bis 2022 erreicht werden. Danach kann von der Regel nur noch in begründeten Ausnahmefällen abgewichen werden. Dieser relativ lange Umsetzungszeitraum trägt den hohen Investitionskosten für barrierefreie Infrastruktur Rechnung. Dr. Volker Sieger vom Institut für barrierefreie Gestaltung und Mobilität (IbGM) in Mainz zeigt sich insgesamt sehr zufrieden mit der Entwicklung im ÖPNV: „Mit Inkrafttreten der europäischen Busrichtlinie 2001/85/EC wurde ein zehnjähriger, bisweilen für alle Beteiligten sehr anstrengender Entscheidungsfindungsprozess zu einem, wie ich meine, guten Ende gebracht. Sie erhöht die Attraktivität des öffentlichen Personenverkehrs.“

Anders dagegen das Bild im Gelegenheitsverkehr: Laut dem aktuellen bdo-Verzeichnis über barrierefreie Reisebusse setzen nur 43 von 4 121 Unternehmen in Deutschland solche Fahrzeuge ein – und dabei lediglich ein bis zwei Einheiten pro Anbieter. Rechtliche Vorgaben für eine Barrierefreiheit existieren in diesem Bereich bislang keine. Politiker, wie der selber nach einem Badeunfall 1967 im Rollstuhl sitzende Ilja Seifert (Die Linke), haben bislang kaum Gehör gefunden. Er fordert Barrierefreiheit auch in Reisebussen. Die hohen Kosten für Ausstattungen und Umrüstungen bei mehrheitlich geringen Gewinnmargen im Gelegenheitsverkehr standen einem solchen Ansinnen bislang im Wege. Mit der Liberalisierung des

Fernbuslinienverkehrs seit 1. Januar könnte aber Bewegung in die Diskussion kommen. Denn neu zugelassene Busse auf Fernlinien müssen laut § 42b PBefG in Verbindung mit § 62 Abs. 3 PBefG ab dem 1. Januar 2016 den Vorgaben des Anhangs VII der Richtlinie 2001/85/EG (§ 3 Abs. 2) vom 20. November 2001 über besondere Vorschriften für Fahrzeuge zur Personenbeförderung mit mehr als acht Sitzplätzen entsprechen. Pflicht sind demnach mindestens zwei Rollstuhlplätze und ein Hublift mit einer Traglastfähigkeit von mindestens 500 kg. Ab dem 1. Januar 2020 müssen alle Busse im Fernlinienverkehr diese Ausstattung aufweisen.

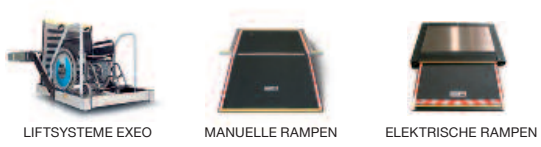
Von einigen ursprünglichen Forderungen – gerade von seiten der einflussreichen Behindertenverbände – vor der Novellierung hat das nun veränderte PBefG nur einige aufgegriffen und größtenteils abgeschwächt. So sollte der barrierefreie Betrieb im Fernlinienverkehr statt der jetzt gewählten Übergangsfrist generell ab dem 1. Januar 2017 vollzogen sein. Stellplätze für vier Rollstühle, behindertengerechte Toilette, die Mitnahme von Elektrorollstühlen jeder Art und Größe sowie Babywickeltisch in jedem Bus gehörten weiterhin zu diesem Forderungskatalog. Gerade die Frage der WC-Ausstattung in Fernlinienbussen dürfte daher noch ein

**Lift und zwei Rollstuhlplätze werden Pflicht**



WWW.HUBNER-TRANSPORTATION.COM

Sicheres Reisen mit Einstiegssystemen der HÜBNER TRANSPORTATION GmbH.



LIFTSYSTEME EXEO      MANUELLE RAMPEN      ELEKTRISCHE RAMPEN





▲ Rollstühle müssen im Fahrzeug mit Gurten an Verankerungspunkten und Airline-Schienen befestigt werden

andauerndes, vorprogrammiertes Problem darstellen. Denn in der Tat sind die bei Reisebussen üblicherweise am Einstieg 2 verbauten Toiletten für viele mobilitätseingeschränkte Personen nur schwer zugänglich. Ebenerdige Heck-WCs wären für sie die bessere Lösung, allerdings kosten diese mindestens vier, je nach Einbaulage sogar bis zu acht Sitzplätze. Dieser Punkt wurde von den Behindertenverbänden jedoch im Umfeld der PBefG-Novelle nicht forciert behandelt. Bei mehrstündigen Reisen auf den Fernbuslinien wären etwa Rollstuhlfahrer daher auf Zwischenstopps mit nahen Toiletten, beispielsweise an Raststätten, angewiesen, berichtet Anja Ludwig, Leiterin Recht beim Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmer (bdo). Aber auch abseits von der WC-Thematik bedeutet das novellierte PBefG spätestens ab 2016 eine Reihe baulicher Veränderungen in und an den Fernbussen. Lösungen

wie Wechsellpodeste, Klapp- und Kinositze oder Airline-schienen für Rollstuhlbefestigungen gehören dann zwingend zum Fahrzeuginterieur. Berücksichtigt man die marktüblichen steuerlichen Abschreibungsfristen von acht Jahren, sollten sich im Fernlinienverkehr tätige Busunternehmer bereits jetzt intensiv mit den rechtlichen Konstellationen auseinandersetzen.

Auch viele Bushersteller haben solche drängenden Sachlagen noch nicht ausreichend in ihrem Produktportfolio berücksichtigt. Hans-Jörg Schulze, Mitinhaber von Haru Reisen und seit Jahrzehnten im Rahmen der Beteiligung an Berlin Linien Bus (BLB) im Fernlinienverkehr tätig, sagte dazu bei einem bdo-Info-workshop im vergangenen September: „Ob bei Stadtrundfahrten oder bei Gruppenfahrten, für öffentliche Einrichtungen in Berlin gibt es entsprechende Anforderungen hinsichtlich barriere-

freiem Zugang. Leider sehen wir uns oft Anforderungen gegenüber, die sich mit handelsüblichen Angeboten nicht bewerkstelligen lassen. Solche Busse finden sich nicht als Standardangebot in den Herstellerprogrammen.

Um z. B. den Anforderungen des Bundespressemates bzw. den Auflagen für unsere neue BER-Flughafenlinie zu genügen, mussten mit den Herstellern technisch anspruchsvolle Sonderbauten realisiert werden.“

Werkseitige Lösungen boten bislang wenige Busproduzenten an. Einer der wenigen ist Daimler mit den Marken Mercedes-Benz und Setra. Bei dem im Überlandbereich eingebauten Hublift des amerikanischen Herstellers Braun bestand bislang jedoch das Problem, dass dieser kein Servicenetz in Europa besaß und sich Ersatzteillieferungen sowie Reparaturen somit oft als problematisch erwiesen. Laut Daimler hat Braun diesbezüglich mittlerweile nachgebessert und zudem auf der letztjährigen IAA ein verbessertes Modell mit einer von 300 auf 500 kg erhöhten Tragkraft vorgestellt, das den erwähnten aktuellen rechtlichen Bestimmungen entspricht. Für den Reisebereich setzen Mercedes-Benz und Setra übrigens Hublifte des spanischen Herstellers Hidrel

Gobel ein; außerdem sind vergleichbare Produkte des dänischen Spezialisten Ole Kristensen auf Wunsch erhältlich.

Lifteinbau wie Einrichtung von Rollstuhlplätzen in Reisebussen ist jedoch von seiten der Fahrzeughersteller – wenn überhaupt möglich – aufgrund der bislang geringen Stückzahlen mehr Sonderanfertigung als rationalisierte Linienproduktion. „Das schlägt sich im Preis deutlich nieder“, sagt daher auch Hans-Jörg Schulze von Haru Reisen. „Wenn es hier einen von allen Seiten anerkannten Standard gäbe, würden sich sicher auch die Mehrkosten auf ein geringeres Maß reduzieren.“

**Werkseitige Lösungen sind weiterhin rar**

Die zusätzlichen Investitionskosten pro

Fahrzeug für künftige Fernbuslinienverkehre könnten daher happig ausfallen. Sie sollten bereits jetzt kalkuliert und in den mitunter mittel- bis langfristigen Subunternehmerverträgen mit Fernbusanbietern Berücksichtigung finden. Die Mehrkosten für einen Hublift belaufen sich je nach Ausführung im Schnitt auf



▲ Durch zwei Rollstuhlplätze fallen mindestens sechs bis acht Sitzplätze im Fernlinien- bzw. Reisebus weg

**TEPE SYSTEMHALLEN**  
**Satteldachhalle Typ SD15**  
**15,04m Breite, 21,00m Länge**  
 · Traufe 4,00m, Firsthöhe 6,60m  
 · mit Trapezblech, Farbe: AluZink  
 · incl. Schiebtor 4,20m x 4,00m  
 · feuerverzinkte Stahlkonstruktion  
 · incl. prüffähiger Baustatik  
**Aktionspreis € 26.500,-**  
ab Werk Buldern; zzgl. MwSt.  
Schubhöhe 2,1m  
 Windzone 2, ev. auf Anfrage  
  
[www.tepe-systemhallen.de](http://www.tepe-systemhallen.de) · Tel. 02590-600 · Infos kostenlos  
 Ausstellung · Fertigung · Verkauf in 48249 Dülmen-Buldern

► Ein Kassettenlift – hier ein Modell von D Hollandia – kann einfach in der Treppenstufe versenkt werden und kostet so kaum Kofferraumvolumen



ca. 6000 € in der Anschaffung und rund 10000 € mit Montage. Neben den Wartungskosten sind weitere finanzielle und technische Aspekte hinsichtlich des Lifts zu beachten. So schränkt ein handelsüblicher Faltilift das Kofferraumvolumen ein. Hinter der zusätzlich zu installierenden Lifttür, üblicherweise im Heckbereich oder neben Einstieg 2 platziert, müssen zudem Klappsitze montiert sein, die bei Bedarf den Weg ins Businnere für Rollstuhlfahrer freigeben. U. U. muss durch Einbau von Lift und zusätzlicher Tür eine statische Neuberechnung des Gerippeaufbaus erfolgen. Ein in den Treppenstufen integrierter Kassettenlift beispielsweise von Hübner oder D Hollandia dagegen ist praktisch unsichtbar im Fahrzeug versenkt. Allerdings benötigt er aus Platzgründen Doppeltüren – eher eine Variante für Stadt- und Überlandverkehre. Zu den Zusatzkosten für den Lift werden künftig im Fernlinienverkehr Mindereinnahmen durch Wegfall von bis zu acht Sitzplätzen durch die beiden Rollstuhlplätze treten. Das ist noch nicht alles: Der Preis für entsprechende Rückhaltesysteme (Gurte) pro Rollstuhlplatz beträgt ca. 100 €. Dabei sind die Kosten für Gurtverankerungspunkte und -schienen im Fahrzeugboden sowie die sicherheitsrelevanten Kopfstützen für die Rollstühle noch nicht inkludiert. Die zusätzliche Ausstattung mit behindertengerechten Systemen wird das Gewicht der Busse weiter nach oben treiben. Schon jetzt wiegen Euro-6-Fahrzeuge wegen der zusätzlichen Abgasnachbehandlungssysteme im Schnitt ca. 600 kg mehr als ihre Vorgänger auf Euro-5-Basis. Wichtig werden daher

gerade hinsichtlich der Zweiachscher die Fortschritte im Prozess sein, den die EU-Kommission seit April mit dem offiziellen Gesetzgebungsverfahren zur Änderung der Richtlinie 96/53/EG gestartet hat. Ein zulässiges Gesamtgewicht von EU-weit mindestens 19 t ist dabei Ziel von Busverbänden wie dem bdo (**BUSMAGAZIN** berichtete in Ausgabe 6/2013). Mehrkosten und zusätzlicher Zeitaufwand werden auch die künftig vorgeschriebenen Schulungen fürs Personal im Umgang mit mobilitätseingeschränkten Fahrgästen bedeuten. Für Busfahrer sollen diese nach Plänen der Bundesregierung nach einer „Schonfrist“ von fünf Jahren zwar erst ab März 2018 bindend sein. Doch sonstige Mitarbeiter an Bord wie beispielsweise Hostessen müssen jetzt bereits geschult werden, denn das nationale Durchführungsgesetz tritt schon bald in Kraft. Rechtsexpertin Anja Ludwig vom bdo empfiehlt diesbezüglich die Zusammenarbeit mit ortsansässigen Behindertenverbänden und -gruppierungen. Hier sei das Wissen um die Bedürfnisse der beeinträchtigten Menschen gebündelt. Sie warnt vor unsachgemäßem Umgang mit behinderten Fahrgästen. „Finger weg beispielsweise vom Umsetzen eines Rollstuhlfahrers auf einen regulären Sitzplatz“, so Ludwig. „Hierüber muss man genaue Ahnung haben. Viele Betroffene können zudem gar nicht umplatziert werden, da ihnen der Rollstuhl Muskelunterstützung gibt.“ Der Busunternehmer müsse sich immer bewusst sein, dass er am Ende haftet, sollte ein behinderter Fahrgast zu Schaden kommen.

**Am Ende haftet immer der Busunternehmer**

tenverbänden und -gruppierungen. Hier sei

Als Fazit kann insgesamt festgehalten werden, dass Barrierefreiheit gerade in Reisebussen gegenwärtig noch kein Zustand, aber ein fortschreitender Prozess ist. Um zufriedenstellende Ergebnisse zu erzielen, bedarf es allerdings eines komplizierten Zusammenspiels, denn beteiligt sind viele verschiedene Parteien: von der EU über Bundesverkehrs- und Bundesgesundheitsministerium bis hin zu Fahrzeugherstellern, Versicherern, Krankenkassen, Behindertenverbänden und vielen mehr, die involviert sind.

Mancher Bus- und Reiseveranstalter wird bis zum Abschluss verbindlicher Normen und Gesetze noch auf die Verordnung (EU) Nr. 181/2011 vom 16. Februar 2011 zurückgreifen wollen, nach der er mobilitätseingeschränkten Personen in bestimmten Ausnahmefällen Reservierung, Ticketkauf oder Mitnahme an Bord verweigern kann. Das gilt auch für planmäßige Wegstrecken jenseits von 250 km – eine Regelung, die dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit Rechnung tragen soll.

Claus Bünnagel ■



Der Fahrer ist der Star.



Sitzen – auf höchstem Niveau. [www.isri.de](http://www.isri.de)

