

Landesbehindertenbeauftragter Am Markt 20 28195 Bremen
Senator für Umwelt, Bau und Verkehr
Herr Just
Ansgaritorstr. 2
28195 Bremen

Auskunft erteilt
Herr Dr. Steinbrück
Bremische Bürgerschaft
Raum 310 Börsenhof A

Tel. (0421) 361-18181
Fax (0421) 361-18184
E-Mail: office@behindertenbeauftragter.bremen.de

Datum und Zeichen
Ihres Schreibens
50

Mein Zeichen

Bremen, 11. April 2013

Stellungnahme zum Verkehrsentwicklungsplan Bremen 2025 Projektphase: Chancen und Mängel

Sehr geehrter Herr Just,
sehr geehrte Damen und Herren,

auf der Grundlage der mir per Mail vom 01.03.2013 übersandten Informationen in Verbindung mit den auf der Internetseite des Senators für Umwelt, Bau und Verkehr eingestellten Unterlagen nehme ich als Landesbehindertenbeauftragter im Rahmen des Verfahrens zur Anhörung der Träger öffentlicher Belange zu dem Verkehrsentwicklungsplan Bremen 2025 - Projektphase: Chancen und Mängel wie folgt Stellung:

I. Vorbemerkung

Aus Sicht des Landesbehindertenbeauftragten ist es ausdrücklich zu begrüßen, dass im Zielfeld 1 „Gesellschaftliche Teilhabe aller Menschen ermöglichen“ zum Verkehrsentwicklungsplan die Verbesserung der Barrierefreiheit im öffentlichen Raum und im ÖPNV durch die Berücksichtigung der Belange von Fußgänger/innen, insbesondere von älteren Menschen, behinderten Personen sowie von Menschen mit Kleinkindern aufgenommen worden ist. Hieran wird deutlich, dass nicht nur behinderte Menschen in ihrer Mobilität eingeschränkt sein können und deshalb auf barrierefreie Strukturen angewiesen sind. Der Kreis der Personen mit eingeschränkter Mobilität ist vielmehr weiter gefasst.

So definiert z.B. die "Technische Spezifikation für die Interoperabilität bezüglich „eingeschränkt mobiler Personen“ im konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystem und im transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystem" (TSIPRM) den Personenkreis der Personen mit eingeschränkter Mobilität für den Bereich des Schienenpersonenverkehrs in der Europäischen Union wie folgt:

„Als „eingeschränkt mobile Personen“ (People with Reduced Mobility, PRM) gelten alle Personen, die bei der Nutzung von Zügen oder der zugehörigen Infrastruktur Schwierigkeiten haben. Hierzu zählen folgende Kategorien:

- Rollstuhlfahrer (Personen, die aufgrund eines Gebrechens oder einer Behinderung einen Rollstuhl zur Fortbewegung verwenden)
- Andere eingeschränkt mobile Personen, einschließlich der folgenden:
- Personen mit Gebrechen der Gliedmaßen
- Personen mit Gehproblemen
- Personen mit Kindern

- Personen mit schwerem oder sperrigem Gepäck
- ältere Personen
- Schwangere
- Sehbehinderte
- Blinde
- Hörbehinderte
- Gehörlose
- Personen mit beeinträchtigter Kommunikationsfähigkeit (d. h. Personen mit Schwierigkeiten bei der Kommunikation oder beim Verständnis geschriebener oder gesprochener Sprache, einschließlich Ausländern mit mangelnden Kenntnissen der jeweiligen Landessprache,
- Personen mit Kommunikationsschwierigkeiten,
- Personen mit Behinderungen der Sinnesorgane und
- Personen mit psychischen und geistigen Behinderungen)
- Kleinwüchsige (sowie Kinder)

Die Beeinträchtigungen können dauerhaft oder vorübergehend sowie sichtbar oder nicht sichtbar sein.“

Auch wenn diese für den europäischen Schienenpersonenverkehr geltende Definition nicht direkt auf den VEP übertragen werden kann, macht sie deutlich, dass es bei der Frage der barrierefreien Gestaltung des öffentlichen Verkehrsraums nicht nur um behinderte oder schwerbehinderte Menschen, sondern um eine Vielzahl von Personen geht, deren Mobilität aus den verschiedensten Gründen eingeschränkt sein kann und die aufgrund dieser Einschränkung auf barrierefreie Strukturen angewiesen sind. So gehört nach der vorstehenden Definition beispielsweise auch ein Tourist oder eine Touristin mit einem größeren Rollenkoffer zu den Personen mit eingeschränkter Mobilität. Diese Touristin bzw. dieser Tourist profitiert von der barrierefreien Mobilitätskette Flughafen/Bahnhof – Straßenbahn – Zugang zum Hotel, wenn sie/er mit einem Rollenkoffer an- bzw. abreist. Die Vielzahl und Vielfalt von Personen mit eingeschränkter Mobilität verdeutlicht den Stellenwert der Entwicklung eines barrierefreien Verkehrsraums.

II. Rechtliche Anforderungen an eine barrierefreie Gestaltung des öffentlichen Verkehrsraums

1. Anforderungen der Behindertenrechtskonvention

Art. 9 der Behindertenrechtskonvention (BRK), die in Deutschland im März 2009 in Kraft getreten ist und damit Gesetzeskraft erlangt hat, bestimmt, dass die Vertragsstaaten, um Menschen mit Behinderungen eine unabhängige Lebensführung und die volle Teilhabe in allen Lebensbereichen zu ermöglichen, geeignete Maßnahmen mit dem Ziel treffen, für Menschen mit Behinderungen den gleichberechtigten Zugang zur physischen Umwelt, zu Transportmitteln, Information und Kommunikation, einschließlich Informations- und Kommunikationstechnologien und -systemen, sowie zu anderen Einrichtungen und Diensten, die der Öffentlichkeit in städtischen und ländlichen Gebieten offenstehen oder für sie bereitgestellt werden, zu gewährleisten. Diese Maßnahmen, welche die Feststellung und Beseitigung von Zugangshindernissen und -barrieren einschließen, gelten unter anderem für Gebäude, Straßen, Transportmittel sowie andere Einrichtungen in Gebäuden und im Freien, einschließlich Schulen, Wohnhäusern, medizinischer Einrichtungen und Arbeitsstätten; Art. 9 BRK zielt damit vor allem auch auf die Herstellung von Barrierefreiheit sowie die Beseitigung von Zugangshindernissen und –barrieren in Bezug auf Straßen und öffentliche Verkehrsmittel ab.

2. Einfach-gesetzliche Regelungen zur Barrierefreiheit

§ 8 Abs. 2 des Bremischen Behindertengleichstellungsgesetzes (BremBGG) bestimmt, dass Sonstige bauliche oder andere Anlagen des Landes und der Stadtgemeinden, öffentliche Wege, Plätze und Straßen sowie öffentlich zugängliche Verkehrsanlagen und Beförderungsmittel im öffentlichen Personennahverkehr nach Maßgabe der einschlägigen Rechtsvorschriften barrierefrei zu gestalten sind.

Nach § 4 Abs. 3 BremÖPNVG soll der öffentliche Personennahverkehr mit Fahrzeugen bedient werden, die bei der Beschaffung den Anforderungen an Sicherheit und Bequemlichkeit genügen sowie

den Belangen des Umweltschutzes und dem Stand der Technik entsprechen. Den Belangen von behinderten Menschen und von Frauen ist bei der Beschaffung von Fahrzeugen sowie bei der Planung und Ausgestaltung von Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs in geeigneter Weise Rechnung zu tragen.

§ 10 Abs. 1 des Bremischen Landesstraßengesetzes (BremLStrG) regelt, dass die Träger der Straßenbaulast nach ihrer Leistungsfähigkeit die Straßen so zu bauen, zu unterhalten, zu erweitern oder zu verbessern haben, dass sie dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügen; dabei sind die sonstigen öffentlichen Belange einschließlich des Umweltschutzes sowie behinderter und anderer Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigung mit dem Ziel, möglichst weitreichende Barrierefreiheit zu erreichen, zu berücksichtigen.

Der in den vorgenannten gesetzlichen Bestimmungen verwendete Begriff der Barrierefreiheit wird in § 4 des Behindertengleichstellungsgesetzes des Bundes (BGG) und dem wortgleichen § 4 des BremBGG wie folgt definiert:

„Barrierefrei sind bauliche und sonstige Anlagen, Verkehrsmittel, technische Gebrauchsgegenstände, Systeme der Informationsverarbeitung, akustische und visuelle Informationsquellen und Kommunikationseinrichtungen sowie andere gestaltete Lebensbereiche, wenn sie für behinderte Menschen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sind.“

III. Konkrete Anforderungen an den VEP

Aus den vorgenannten Regelungen ergibt sich, dass der VEP auch an dem Leitbild eines barrierefreien öffentlichen Verkehrsraums auszurichten und auf die Feststellung und Beseitigung bestehender Zugangshindernisse und –barrieren abzielen muss. Im Einzelnen hält der Landesbehindertenbeauftragte folgende (weitere) Untersuchungsschritte und Maßnahmen für erforderlich:

1. Überprüfung der Bedarfsgerechtigkeit bestehender barrierefreier Strukturen

In der Diskussion um den VEP sowie die Barrierefreiheit ist nach Auffassung des Landesbehindertenbeauftragten ein wesentlicher Aspekt bisher zu wenig berücksichtigt worden: Insbesondere im ÖPNV und an zentralen Knotenpunkten zeigt sich, dass die zur Verfügung stehende barrierefreie Infrastruktur in zunehmenden Maße und von unterschiedlichen Nutzergruppen in Anspruch genommen wird. So kommt es in den Bussen und Straßenbahnen in Bremen häufig vor, dass die zur Verfügung stehenden Mehrzweckflächen nicht ausreichen, weil sie von Eltern mit Kinderwagen, Menschen mit Rollstuhl oder Rollator sowie Personen mit größeren Gepäckstücken (Rollenkoffern) gleichzeitig in Anspruch genommen werden. Vereinzelt kommt es hier auch bereits zu Konflikten. Am Hauptbahnhof Bremen bilden sich oft Schlangen von Menschen mit Rollstuhl, Rollator, Kinderwagen, größeren Koffern oder Fahrrädern mit Wartezeiten vor den Aufzügen. Die in quantitativer Hinsicht überbeanspruchte barrierefreie Infrastruktur selbst droht zur Barriere zu werden.

vor diesem Hintergrund sollte nach Auffassung des Landesbehindertenbeauftragten im Zuge der Entwicklung des VEP untersucht werden, ob die zur Verfügung stehende und bereits konkret geplante barrierefreie Infrastruktur insbesondere im ÖPNV und SPNV unter Berücksichtigung des demografischen Wandels in qualitativer und quantitativer Hinsicht den aktuellen und zukünftigen Anforderungen noch entspricht.

2. Berücksichtigung der Belange von Fußgängerinnen und –gängern

Grundsätzlich ist eine stärkere Berücksichtigung der Belange von Fußgängerinnen und -gängern vor dem Hintergrund des demografischen Wandels geboten, führt dieser doch zu einer Zunahme der Personen mit eingeschränkter Mobilität. In diesem Zusammenhang ist auch das mit dem VEP verfolgte Ziel der Verbesserung der Verkehrssicherheit von Fußgängerinnen und –gängern auch gegenüber Fahrradfahrerinnen und –fahrern ausdrücklich zu begrüßen. Dort, wo es zwischen Fußgänger- und Radverkehren zu Konflikten kommt, sollten beide Verkehre entflochten werden.

3. Fortschreibung des Berichts "Bremen baut Barrieren ab"

Die bisherigen Untersuchungen im Rahmen der Entwicklung des VEP haben im öffentlichen Verkehrsraum bestehende Zugangshindernisse und -barrieren nicht systematisch erfasst. Insbesondere auch vor dem Hintergrund des Art. 9 BRK sollte der Bericht "Bremen baut Barrieren ab" fortgeschrieben und mit ihm bestehende Barrieren im öffentlichen Verkehrsraum identifiziert werden. Eine systematische Erhebung bestehender Zugangshindernisse und -barrieren erscheint insbesondere auch im Hinblick auf die knapp bemessenen Ressourcen geboten, weil nur auf Grundlage einer systematischen Erhebung eine sinnvolle Setzung von Prioritäten bei der Beseitigung der festgestellten Barrieren erfolgen kann.

Beispielsweise stellt sich aus Sicht des Landesbehindertenbeauftragten die Frage, ob die Boden- bzw. Blindenleitsysteme im Haltestellenbereich des Bahnhofsvorplatzes sowie der Domsheide (Haltestellen der Linien 4, 5, 6 und 8) erneuert werden sollten, um die bisherigen Maßnahmen zur Reduzierung von Barrieren zu komplettieren.

4. Feststellung und Beseitigung von Barrieren in Kreuzungsbereichen

Ähnlich wie dies bereits für Bushaltestellen geplant ist (vgl. den Bericht der Verwaltung zu TOP 12f der Sitzung der städtischen Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie am 11.04.2013) sollte auch für Kreuzungsbereiche im VEP ein Programm zur Feststellung und Beseitigung von Barrieren in Kreuzungsbereichen, die im Fußgängerwegenetz von Bedeutung sind, aufgestellt werden.

Die barrierefreie Umgestaltung der identifizierten Kreuzungsbereiche sollte dabei sowohl die Belange von gehbehinderten Personen mit Rollstuhl oder Rollator als auch diejenigen von blinden und stark sehbehinderten Menschen berücksichtigen. Dies bedeutet, dass einerseits Bordsteinabsenkungen vorgenommen werden sollten, andererseits aber auch taktile und kontrastierende Bodenleitsysteme (BLS) eingebaut und vorhandene Lichtsignalanlagen (LSA) mit der sog. Blindentechnik ausgerüstet werden sollten.

5. Multifunktionale Nutzung von Gehwegen

Im Zuge der Aufstellung des VEP sollte geprüft werden, ob die multifunktionalen Nutzungen von Gehwegen dort, wo diese die Bewegungsflächen für Fußgängerinnen und -gänger zu stark einschränken, reduziert werden können, z.B. durch ein Verbot des Aufstellens von „Kundenfängern“ (Werbeaufstellern).

So werden nach Auffassung des Landesbehindertenbeauftragten die Bewegungsflächen für Fußgängerinnen und -gänger im Straßenzug Ostertorsteinweg/Vor dem Steintor zu stark eingeschränkt. Bisherige Bemühungen, hier in Zusammenarbeit mit dem Ortsamt und den beiden zuständigen Ortsbeiräten zu einer Lösung zu kommen, waren aus seiner Sicht nur teilweise erfolgreich.

6. Entwicklung eines Konzepts für Behindertenparkplätze

Nach der Antwort des Senats auf die kleine Anfrage der CDU Bürgerschaftsfraktion vom 12.02.2013 (Drucks. Der Bremischen Bürgerschaft 18310 S) liegt eine systematische Bestandsaufnahme der in Bremen vorhandenen Behindertenparkplätze bisher nicht vor. Allerdings sind die in der Innenstadt sowie in Bremen-Nord vorhandenen Behindertenparkplätze erfasst und können auf der Internetseite www.verkehrsinformationsbremen.de abgefragt werden. Aus Sicht des Landesbehindertenbeauftragten ist es jedoch sinnvoll und geboten, eine Bestandsaufnahme der im gesamten Stadtgebiet vorhandenen Behindertenparkplätze sowie ein Konzept für ihre Verteilung auf das Stadtgebiet zu erstellen. Hierbei sollten auch die qualitativen Anforderungen an Behindertenparkplätze berücksichtigt werden. Diese werden nämlich nicht immer eingehalten.

So wurde der Landesbehindertenbeauftragte erst im Zeitraum März/April 2013 zu der geplanten Anlage eines Behindertenparkplatzes in einer 2 m breiten Parkbucht an einer stark befahrenen Hauptstraße im Stadtgebiet in Bremen als Ersatz für zwei Behindertenparkplätze, die aufgehoben werden sollten und auf einer Vorplatzfläche ohne unmittelbar vorbeifahrenden Fahrzeugverkehr liegen, angehört. Auch fehlt es an der einen oder anderen Stelle an Behindertenparkplätzen in unmittelbarer Nähe öffentlich

zugänglicher Gebäude, so z.B. beim Schauspielhaus und dem Goethe-Theater. Das Parkhaus am Osterdeich ist nach den Feststellungen des ADAC nicht barrierefrei, und ein Behindertenparkplatz in unmittelbarer Nähe des Schauspielhauses und des Goethe-Theaters konnte bisher nicht angelegt werden.

IV. Schlussbemerkung

Die beabsichtigte Berücksichtigung der Anforderung einer barrierefreien Gestaltung des öffentlichen Verkehrsraums bei der Aufstellung des VEP ist aus Sicht des Landesbehindertenbeauftragten ausdrücklich zu begrüßen. Soweit sich aus der vorliegenden Stellungnahme Fragen ergeben haben sollten, steht der Landesbehindertenbeauftragte Ihnen zu deren Beantwortung gern zur Verfügung. Entsprechendes gilt für einen eventuell bestehenden Erörterungsbedarf.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Hans-J. Steinbrück Der Landesbehindertenbeauftragte