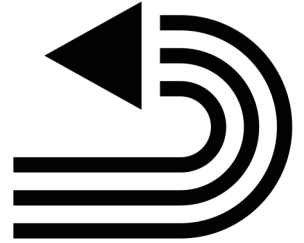




Selbstbestimmt  
Leben.



ISL e.V. / Leipziger Str. 61 / 10117 Berlin

Per E-Mail an  
Ref-E23@bmdv.bund.de  
IIIA4@bmj.bund.de

Berlin, 21. Dezember 2022

**Stellungnahme der Interessenvertretung  
Selbstbestimmt Leben in Deutschland e.V. – ISL  
zum  
Referentenentwurf des Bundesministeriums für  
Digitales und Verkehr (BMDV) und des  
Bundesministeriums der Justiz (BMJ) zur  
Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes  
(AEG), zur Neufassung der  
Eisenbahnverordnung (EVO)  
und zur Änderung des Einführungsgesetzes zum  
Bürgerlichen Gesetzbuche (BGB)**

## **Selbstdarstellung**

Die Interessenvertretung Selbstbestimmt Leben in Deutschland e.V. – ISL bedankt sich für die Möglichkeit, mit einem angemessenen Zeitrahmen zum obengenannten Entwurf Stellung nehmen zu können.

Die ISL ist eine menschenrechtsorientierte Selbstvertretungsorganisation. Das bedeutet, sie wird von behinderten Menschen selbst geleitet und verwaltet (siehe hierzu die Allgemeine Bemerkung Nr. 7 des UN-Fachausschusses zur UN-Behindertenrechtskonvention zu Partizipation). Sie ist die Dachorganisation der Zentren für selbstbestimmtes Leben behinderter Menschen (ZsL<sup>®</sup>) und die deutsche Mitgliedsorganisation der internationalen Selbstvertretungsbewegung behinderter Menschen "Disabled Peoples' International - DPI".

Interessenvertretung  
Selbstbestimmt Leben  
in Deutschland e.V. – ISL  
Bundesgeschäftsstelle

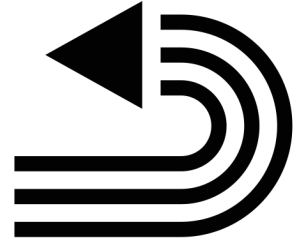
Leipziger Straße 61  
D—10117 Berlin  
Telefon: +49 30 4057 3685  
Fax: +49 30 3101 1251

info@isl-ev.de  
www.isl-ev.de  
Mitglied bei »Disabled Peoples'  
International« — DPI —

Bankverbindung:  
Sparkasse Kassel  
IBAN: DE80520503530001187333  
BIC: HELADEF1KAS

## Vorbemerkung

Als ISL möchten wir vorab anmerken, dass sowohl die Bundesrepublik Deutschland als auch die Europäische Union (EU) als Staatengemeinschaft die UN-Behindertenrechtskonvention (UN-BRK) ratifiziert und sich somit verpflichtet haben, gleichwertige und chancengleiche Lebensverhältnisse für Menschen mit Behinderungen herzustellen. Dies gilt auch für Artikel 20 der UN-BRK - dem Recht auf persönliche und selbstbestimmte Mobilität. Dazu braucht es eine vollumfängliche Barrierefreiheit und Angemessene Vorkehrungen, die mit der UN-BRK verbrieft sind. Was wir vorfinden ist überwiegend ein Verkehrssystem der Abhängigkeit durch Stufen und zu steile Rampen in baulichen Anlagen und Fahrzeugen, bei denen sich Menschen mit Behinderungen eher als Bittstellende und Störende empfinden. Letzteres wird von nichtbehinderten Reisenden ebenfalls so wahrgenommen. Geschürt von irreführenden Informationen zu Verspätungsgründen auf den öffentlichen Kanälen der Mobilitätsanbieter wegen „Unterstützung beim Ein- und Ausstieg“.



Das vorherrschende Bahnsteighöhenwirrwarr (55cm, 76 cm u.a.) wird zumindest in Deutschland eine akzeptable Lösung langfristig bis ins 22. Jahrhundert hinein verhindern. Die EU-Fahrgastrechteverordnung und das hier vorliegende AEG und EVO müssen diesem mangelnden Zustand der Barrierefreiheit durch Angemessene Vorkehrungen (§ 7 Abs. 2 BGG) gerecht werden. Die Praxis sieht leider nicht so aus: Ein systematischer Ausschluss in Zeiten der gesellschaftlich und gesetzlich vereinbarten Inklusion von Menschen mit Behinderungen insbesondere zu Verkehrsrandzeiten zwischen 22 und 6 Uhr hat nichts mit Gleichberechtigung, Chancengleichheit, Selbstbestimmung, Freizügigkeit und Nichtdiskriminierung zu tun, wie es die die UN-BRK vorsieht.

## Würdigung

Wir erkennen positiv an, dass es nunmehr eine zentrale Anlaufstelle in Form der jetzigen Mobilitätsservicezentrale (MSZ) geben soll, die europaweit Unterstützungsleistungen beim Ein-, Aus- und Umstieg koordiniert und durchführen lässt.

Auch, dass Verkehrsunternehmen ihren Fahrgästen künftig eine Möglichkeit der elektronischen Kommunikation für die Einreichung von Erstattungs- und Entschädigungsanträgen zur Verfügung stellt, begrüßen wir. Dies war jedoch längst überfällig und bedarf keines besonderen Schulterklopfens.

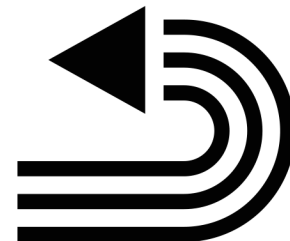
## Zu den Kritikpunkten im Einzelnen

### **§2 EVO Schienenpersonennahverkehr und für den Schienenpersonenverkehr zu historischen oder touristischen Zwecken**

Egal für welche Zwecke Verkehr im Massengeschäft betrieben wird. Es ist bei fehlender Barrierefreiheit stets das Konzept der Angemessenen Vorkehrungen vorzuhalten. Eine Versagung stellt eine Diskriminierung dar. Schließlich haben Schienenfahrzeuge eine hohe Langlebigkeit und das Wagenmaterial in Deutschland ist überdurchschnittlich alt. Damit sind Tür und Tor geöffnet, um Menschen mit Behinderungen von der Beförderung auszuschließen.

## **§6 EVO Erhöhtes Beförderungsentgelt**

Menschen mit Behinderungen müssen jederzeit die Möglichkeit haben, auch im Zug ein Ticket erwerben zu können. Hier darf nicht mal annähernd der Eindruck erweckt werden, als handele es sich hier um ein erhöhtes Beförderungsentgelt. Dies muss als Recht verbrieft werden und das Personal ist entsprechend zu schulen.



## **§7 EVO Entwertung von Fahrausweisen durch die Reisenden und §8 EVO Betreten des Bahnsteigs**

Diese Regelung darf nicht für Menschen mit Behinderungen gelten, da diese nur erschwert zum Bahnsteig gelangen und in der Regel nicht barrierefreie und auffindbare Entwertungsautomaten an Aufzügen stehen. Zudem gibt es in der Regel keine gut erreichbaren Entwertungsautomaten in einem PRM-Abteil in einem Schienenfahrzeug.

## **§ 12 (2) EVO Zusätzliche Rechte bei Verspätung im Schienenpersonennahverkehr; Ersatz der erforderlichen Aufwendungen verlangen, für eine Beförderung nach Absatz 1 Nummer 2**

Wenn der Fahrgast aufgrund eines Ausfalls oder einer Unpünktlichkeit des von ihm gemäß dem Beförderungsvertrag gewählten Zuges eines Eisenbahnverkehrsunternehmens verspätet am Zielort ankommt, die Reise dann mit einem anderen Verkehrsmittel durchführen muss, deckt die vorgesehene Höchstsumme von 120 Euro nicht die erforderlichen Kosten bei Menschen mit Behinderungen. Spontane Zugausfälle und Verspätungen lassen die Reisekette oft nur mit einem Taxi oder barrierefreiem Fahrdienst zumutbar fortführen. Wir fordern, die behinderungsbedingten tatsächlichen Kosten für beispielsweise Taxi- und Übernachtungskosten anzusetzen.

## **§14 EVO Aufbewahrung von Reise- und Handgepäck**

Unter §14 Allgemeines (1) wird von einem Aushang geschrieben. Dieser muss in digitaler und analoger Form barrierefrei gestaltet werden und barrierefrei auffindbar sein.

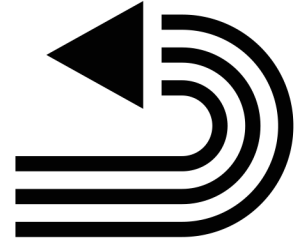
## **§ 16 EVO Haftung**

Hier sollte ebenfalls der Hinweis zur Haftung und Entschädigung von Hilfsmitteln, Mobilitätshilfen und Assistenzhunde mitaufgenommen werden. Siehe Artikel 25 in der EU-Fahrgastrechteverordnung.

## **§17 EVO Schlichtungsstelle**

Eine Schlichtungsstelle alleine reicht nicht aus. Fahrgäste mit Behinderungen müssen die kostenlose Möglichkeit haben, bei Versagung, Nichteinhaltung und Defekten am oder im Zug/Bahnhof effektive Schadensersatzforderungen geltend zu machen. Hierzu muss es eine einfache, gleichberechtigte und katalogartige Entschädigungsformel geben. Bei defekten Universaltoiletten, nicht funktionierenden Aufzügen oder nicht erbrachten Unterstützungsleistungen muss es ganz klare Sätze für Entschädigung geben. Diese müssen in der Höhe wirksam und abschreckend bei Unternehmen sein, um einen Mangel zukünftig endgültig abzustellen.

Das Eisenbahnbundesamt (EBA) ist als „Durchsetzungsstelle Fahrgastrechte“ zuständig für die Überwachung der Aufgabenerfüllung der zentralen Anlaufstelle für Menschen mit Behinderung oder eingeschränkter Mobilität. Nur leider weiß kaum jemand davon und es lohnt sich bisher auch nicht sich dort zu beschweren, da es bisher keine monetär empfindliche Konsequenz für die Unternehmen zur Folge hat. Eine Sanktionierung ist bisher nicht geregelt. Daher wird der berechnete Stellenbedarf nicht reichen, wenn man die Menschen mit Behinderungen wirklich über ihre Rechte informieren würde und sie angemessene Entschädigungen erhalten würden.



### **§10 AEG Zentrale Anlaufstelle für Personen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität**

Eine einheitliche MSZ muss dauerhaft betrieben werden, stets erreichbar sein und eine Dienstleistung auch durchführen können. Es darf nicht sein, dass eine MSZ „erreichbar“ ist, aber niemand ans Telefon geht oder der Fahrgast in einer langen Warteschleife steckt oder gar aus der Leitung geworfen wird – auch E-Mails dürfen nicht erst nach einer Woche beantwortet werden. Dies war in Zeiten des 9-Euro-Tickets bei der MSZ, derzeit noch unter der Leitung der DB AG, der Fall. Menschen mit Behinderungen konnten ihre Fahrten nicht wie gewohnt anmelden. Hier müssen stets ausreichend und kurzfristig Ressourcen bei erhöhtem Aufkommen zur Verfügung gestellt werden. Eine zentrale Anlaufstelle muss am Ende für den Fahrgast funktionieren.

Eine solche Anlaufstelle muss einfache, barrierefreie und verschiedene Wege für eine Anmeldung gewährleisten, um so selbstbestimmte Mobilität sicherzustellen (Sitzplatzbuchung für Rollstuhlnutzende, Sitzplatzbuchung für Begleitpersonen von blinden oder sehbehinderten Menschen).

Eine Evaluation hätte schon längst mit der jetzigen MSZ gestartet werden können. Hier muss man nicht damit warten.

In §10a (1) muss eine Ermessensreduzierung auf Null hergestellt werden. Im Text heißt es: „die Betreiber von Bahnhöfen des Personenverkehrs haben zusammenzuarbeiten“. Hier sollte das Wort „müssen“ verwendet werden.

### **§ 12c AEG Nachweis der Behinderung**

Wenn der Nachweis der Behinderung erbracht werden muss, dann sollte die Möglichkeit für den Fahrgast bestehen, diesen auch mit einer angemessenen Frist nachreichen zu können. EU-weit müssen Dokumente, wie jahrzehntelang beim Führerschein eines Kfz, gegenseitig anerkannt werden.

## Ableistische und paternalistische Ausdrucksweise

Auf Seite 12 zu Nummer 5 AEG steht: „Die MSZ koordiniert die tatsächliche Erbringung der notwendigen Hilfeleistungen durch die beteiligten Unternehmen. Dieses Modell hat sich in der Praxis bewährt und trägt wesentlich dazu bei, dass Menschen mit Behinderungen oder eingeschränkter Mobilität das Verkehrsmittel Eisenbahn mit **vertretbarem Mehraufwand** nutzen können.“

Wer oder was definiert einen vertretbaren Mehraufwand? Wer dient hier als Maßstab? Der paternalistische Blick von nichtbehinderten Menschen gegenüber behinderten Menschen? Nach dem Motto: „Behinderte haben ja eh immer Zeit und keine Termine?“ Wenn alle Menschen und der/die Verfasser\*in von diesem Text so reisen müssten wie behinderte Menschen, dann würde wohl niemand in diesem Land mehr freiwillig mit der Bahn fahren.

Weiter heißt es auf Seite 13 AEG: „Die Kosten für den Betrieb und die Nutzung der zentralen Anlaufstelle müssen insgesamt angemessen sein. Im Hinblick auf das Ziel der Regelung, Menschen mit Behinderungen oder eingeschränkter Mobilität das Reisen mit der Eisenbahn zu ermöglichen, sind auch **großzügige Servicezeiten** und Erreichbarkeiten, wie derzeit von der MSZ der Deutschen Bahn AG angeboten, **angemessen und damit gerechtfertigt**. Die durch die Neuregelung statuierte Verpflichtung zur Zusammenarbeit **darf nicht zu einer Reduzierung** des derzeitigen Servicelevels führen.“

Diese Formulierung erweckt bei uns den Anschein, dass keine Verbesserung der Leistung der MSZ ansteht und Menschen mit Behinderungen weiterhin nicht zu allen Zeiten, an denen Züge verkehren, eine Unterstützungsleistung erhalten.

Dies heißt aus der Sicht von Menschen mit Behinderungen: Ihr dürft uns nicht zu viel kosten und seid zufrieden mit dem, was ihr jetzt habt!

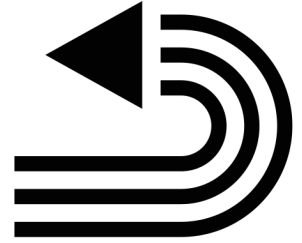
## Fazit

Die ISL e.V. beurteilt den vorliegenden Entwurf zur Umsetzung einer EU-Richtlinie, wie schon beim Barrierefreiheitsstärkungsgesetz (BFSG), als nicht ambitioniert genug. Es sind wichtige Chancen vertan worden. So hätte man Barrierefreiheit und Angemessene Vorkehrungen für Eisenbahnverkehrsunternehmen und Bahnhofsbetreiber im Entwurf vorschreiben können.

Prinzipiell fehlen Verweise auf das BFSG, das BGG und die Barrierefreien-Informationstechnikverordnung (BITV).

Es wäre ebenfalls notwendig gewesen, Menschen mit Behinderungen zuzugestehen, zu allen Zeiten, an denen Züge verkehren, eine Unterstützungsleistung nach kurzer Voranmeldung zu erhalten. Die Möglichkeit des spontanen Reisens kommt hier zu kurz und ist scheinbar für behinderte Menschen nicht vorgesehen.

„Demnach definieren nicht-behinderte Menschen auch hier was der Möglichkeitsraum von behinderten Menschen sein darf, ohne diese ernsthaft an Entscheidungsprozessen zu beteiligen.“ (frei nach Raul Krauthausen)



Auch die Regelungen zum Vorhalten von geschultem Personal aus der EU-Fahrgastreueverordnung aus Artikel 23 fehlen gänzlich. Wir fordern, dass sämtliches Personal in Fahrzeugen und Bahnhöfen geschult ist und Menschen mit Behinderungen zu jeder Zeit, an denen Zugverkehr erbracht wird, eine Unterstützungsleistung in Anspruch nehmen können. Insbesondere das Bedienen von stationären Hubliften muss auch vom Bordpersonal erfolgen können, wenn kein geeignetes Bahnsteigpersonal vorhanden ist. Denn die Mehrheit der Fernverkehrsflotten (Flixtrain, EC, IC, ICE 1, ICE 2 und fast alle ICE 3) verfügt die nächsten Jahrzehnte hinweg über keine fahrzeuggebundene Einstiegshilfe.

Zudem sind die unzureichenden Erklärungen im AEG und EVO nicht serviceorientiert und nicht vollständig. Betroffene Menschen müssen parallel die EU-Fahrgastreueverordnung lesen und studieren, um zu ihrem Recht zu kommen.

Berlin, 21. Dezember 2022

ISL-Bundesgeschäftsstelle

