



HESSISCHER LANDTAG

25. 07. 2022

Kleine Anfrage

**Ulrike Alex (SPD), Lisa Gnadl (SPD), Nadine Gersberg (SPD),
Dr. Daniela Sommer (SPD) und Turgut Yüksel (SPD) vom 10.05.2022**

Stand der Umsetzung der Barrierefreiheit für Menschen mit Behinderung in Hessen und Antwort

Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen

Vorbemerkung Fragesteller:

Auf dem Weg zu einer inklusiven Gesellschaft in Hessen sind noch vielfache Aufgaben zu bewältigen. In zahlreichen Bereichen besteht Handlungsbedarf.

Die Vorbemerkung der Fragesteller vorangestellt, beantworte ich die Kleine Anfrage im Einvernehmen mit dem Chef der Staatskanzlei und dem Minister für Soziales und Integration wie folgt:

Frage 1. In welcher Form und mit welchem Zeitfenster wird der European Accessibility Act (EAA) in Hessen umgesetzt?

Die Richtlinie (EU) 2019/882 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17.04.2019 über die Barrierefreiheitsanforderungen für Produkte und Dienstleistungen, kurz: „European Accessibility Act (EAA)“ wurde in Deutschland im Barrierefreiheitsstärkungsgesetz (BFSG) umgesetzt.

Frage 2. Welche Nachteile ergeben sich daraus, dass die Barrierefreiheit von Bankautomaten in der Hessischen Bauordnung nicht verankert ist und wie gedenkt die Landesregierung diese abzustellen?

Bankautomaten unterfallen als solche nicht der Hessischen Bauordnung (HBO), weil es sich weder um eine bauliche Anlage i.S.d. § 2 Abs. 2 HBO handelt noch die HBO Anforderungen an sie stellt (§ 1 Abs. 1 HBO). Sofern Bankautomaten – wie im Regelfall – in oder an Gebäuden installiert werden, gilt jedoch die Regelung für das barrierefreie Bauen in § 54 HBO. Nach § 54 Abs. 2 Satz 1 HBO müssen Anlagen, die öffentlich zugänglich sind, in den dem allgemeinen Besucher- und Benutzerverkehr dienenden Teilen barrierefrei sein.

Konkretisiert wird dies durch die nach § 90 Abs. 5 HBO verbindlich in Hessen eingeführte Verwaltungsvorschrift Technische Baubestimmung (H-VV TB). Hierfür werden in Anlage A4.2/2 der H-VV TB Teile der DIN 18040-1 in Bezug genommen, welche die Planungsgrundlagen für öffentlich zugängliche Gebäude normieren. Die durch die H-VV TB eingeführten Teile der DIN 18040-1 sind bei der Planung und der Errichtung öffentlich zugänglicher baulicher Anlagen zu beachten.

Ziel der DIN 18040 ist die Barrierefreiheit baulicher Anlagen, damit sie nach § 4 Behindertengleichstellungsgesetz (BGG) für Menschen mit Behinderungen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sind. Die DIN 18040 stellt dar, unter welchen technischen Voraussetzungen bauliche Anlagen barrierefrei sind. Erfasst werden nach Ziffer 1 der Vorschrift sowohl die Teile des Gebäudes als auch die zugehörigen Außenanlagen, die für die Nutzung durch die Öffentlichkeit vorgesehen sind, und somit auch den Zugang zu dort installierten Bankautomaten.

Außerdem ist auf die Möglichkeit von Zielvereinbarungen zwischen den nach § 15 Abs. 3 BGG anerkannten Verbänden und Unternehmen oder Unternehmensverbänden der verschiedenen Wirtschaftsbranchen nach § 5 BGG hinzuweisen. Eine solche Zielvereinbarung besteht beispielsweise zwischen dem Sparkassen- und Giroverband Hessen Thüringen und den Organisationen und Selbsthilfegruppen von Menschen mit Behinderungen in Hessen und Thüringen (Oktober 2016).

Darin ist geregelt, dass neue Geldausgabeautomaten und Serviceautomaten einschließlich der dazugehörigen Standortgestaltung den Anforderungen an die barrierefreie Gestaltung von Bankautomaten in Deutschland entsprechen sollen, die von einer Arbeitsgruppe von Behindertenverbänden erarbeitet wurden, die dabei von Banken, Rechenzentren und Herstellern beraten wurden. Im Zuge von anstehenden Neuanschaffungen wollen die Sparkassen erreichen, dass überall, wo mindestens ein Bankautomat aufgestellt ist, mindestens ein Bankautomat den technischen Vorgaben entspricht, sofern bauliche Belange dem nicht entgegenstehen.

Frage 3. Wie beurteilt die Landesregierung das Maß der Einschränkung von Menschen mit Behinderung durch die zunehmende Verbreitung von unkontrolliert geparkten E-Rollern in Stadtgebieten und wie plant sie diesem Missstand entgegenzuwirken?

Probleme mit nicht ordnungsgemäß abgestellten Elektrokleinstfahrzeugen (hier: E-Scooter) treten in Hessen teilweise in Großstädten auf, wo entsprechende Sharing-Anbieter tätig sind. Hiervon sind bedauerlicherweise auch Menschen mit Behinderung betroffen. Die Straßenverkehrs-Ordnung des Bundes enthält weder Regelungen über das Abstellen von Elektrokleinstfahrzeugen noch zur Ausweisung von Abstell- oder Parkflächen für diese Fahrzeuge. Es besteht auch keine landesgesetzliche Befugnis zum Erlass entsprechender straßenverkehrsrechtlicher Regelungen. In Frankfurt am Main benötigen die entsprechenden Sharing-Anbieter für das Bereitstellen von E-Scootern eine straßenrechtliche Sondernutzungserlaubnis. Dadurch soll ein geordnetes Abstellen der E-Scooter gewährleistet werden. Diese Zielsetzung wird seitens der Landesregierung begrüßt. Ob es erreicht werden kann und die Regelungen der Stadt Frankfurt am Main dauerhaft Wirkung zeigen, wird erst beurteilt werden können, wenn diese über einen längeren Zeitraum angewendet wurden. Problematisch ist hierbei, dass die E-Scooter nach dem ordnungsgemäßen Abstellvorgang durch Dritte wieder (unberechtigt) versetzt oder umgestoßen werden können und es so weiterhin zu Beeinträchtigungen des Fuß- oder Radverkehrs kommen kann, obwohl Sharing-Anbieter und Mieter des E-Scooters sich regelkonform verhalten haben. Diese Beeinträchtigungen wiegen für Menschen mit Behinderung nochmals schwerer. Letztlich handelt es sich um ein Überwachungs- und Vollzugsproblem.

Frage 4. Welche Maßnahmen trifft die Landesregierung, um zu gewährleisten, dass Auffindbarkeit von und Zugang zu Ladesäulen für Elektrofahrzeuge grundsätzlich barrierefrei sind?

Zu der Frage der Barrierefreiheit steht das Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen in einem engen Austausch mit der Beauftragten der Landesregierung für Menschen mit Behinderungen. Diese informiert darüber, dass auch der Beauftragte der Bundesregierung für die Belange von Menschen mit Behinderungen dieses Thema im Blick hat.

Darüber hinaus wurde das Thema barrierefreier Zugang zu Ladeinfrastruktur auf Bundesebene durch die Nationale Leitstelle Ladeinfrastruktur konkret aufgegriffen. Dort wird derzeit unter enger Einbindung von Menschen mit Behinderung als Expertinnen und Experten in eigener Sache sowie von Verbänden das Ziel verfolgt, konkrete Anforderungen für barrierefreie E-Ladeinfrastruktur zu definieren. Auf diesem Wege kann auch die Beauftragte der Landesregierung für Menschen mit Behinderungen ihre Anliegen einbringen. Mit der von der Nationalen Leitstelle Ladeinfrastruktur organisierten Workshopreihe „Barrierefreie Ladeinfrastruktur“ werden nun die Anforderungen von Menschen mit Behinderung an Ladeinfrastruktur entwickelt. Damit soll zukünftig sichergestellt werden, dass Barrierefreiheit von Anfang an mitgedacht wird.

Frage 5. Welchen Einfluss nimmt die Landesregierung auf den Medienstaatsvertrag, um zu gewährleisten, dass auch private Anbieter ihre Sendungen verbindlich mit Audiodeskription ausstatten müssen?

Der Medienstaatsvertrag ist ein Staatsvertrag, der zwischen allen 16 Ländern abgeschlossen wird. Auf Fachebene werden in Zusammenarbeit mit den Fachebenen anderer Länder die juristischen Themen erörtert und regulatorische Vorschläge unterbreitet, über die dann in erster Instanz die Rundfunkkommission und letztlich die Ministerpräsidentenkonferenz entscheidet. Anschließend erfolgt die Ratifikation in 16 Landesparlamenten. Eine verbindliche Vorgabe von Audiodeskription wurde in den Staatsvertrag nicht aufgenommen, da eine enumerative Aufzählung einzelner Barrierefreiheitsanforderungen immer die Gefahr der Unvollständigkeit birgt und zur Folge haben könnte, dass einzelne Beeinträchtigungen nicht berücksichtigt werden. Audiodeskription ist allerdings als eine Form des barrierefreien Mediums vom 2. Medienänderungsstaatsvertrag erfasst.

- Frage 6. Inwiefern wird die Landesregierung eine Marktüberwachungsstelle einrichten, die anhand rechtlicher Vorgaben zur barrierefreien Kommunikation der Landesmedienanstalten mit Verbrauchern, einschließlich Kostentragungspflichten Sorge trägt?

Die Landesregierung plant nach derzeitigem Beratungsstand keine weitere Marktüberwachungsstelle einzurichten, die das Handeln der Landesmedienanstalt überwacht. Die Hessische Landesanstalt für privaten Rundfunk und neue Medien unterliegt grundsätzlich der Rechtsaufsicht der Staatskanzlei, § 60 HPRG. Darüber hinaus ist, soweit Art. 5 Abs. 1 Satz 2 GG dies erlaubt, die LPR Hessen verpflichtete Stelle nach § 14 Hessisches Behindertengleichstellungsgesetz (§ 9 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 HessBGG) und muss daher entsprechende informationstechnische Barrierefreiheitsanforderungen erfüllen. Der Abstimmungsprozess zur Einrichtung einer Marktüberwachungsstelle gem. des Gesetzes zur Umsetzung der RL EU 2019/882 über Barrierefreiheitsanforderungen für Produkte und Dienstleistungen (Barrierefreiheitsstärkungsgesetz-BFSG) wird derzeit durchgeführt. Der Bund hat die Länder bis Dezember 2022 gebeten, entsprechende Angaben zu machen.

- Frage 7. Halbbeschränkte Bahnübergänge stellen eine besondere Gefährdung für Menschen mit Behinderung dar.
- Wie viele dieser halbbeschränkten Bahnübergänge gibt es in Hessen? (bitte nach Möglichkeit mit Ortsangabe)
 - Welche Maßnahmen ergreift die Landesregierung, damit diese Gefährdung entfällt?

Bahnübergänge werden in Deutschland in der Regel mit einem Verkehrszeichen (Andreaskreuz) gekennzeichnet. Die Sicherung eines Bahnübergangs, z.B. mit Halbschranken oder einer anderen Form der Sicherung, erfolgt nach der Eisenbahn-Betriebsordnung (EBO) und den entsprechenden technischen Regelwerken der Eisenbahnen. Die Art der Sicherung ist dabei im Wesentlichen abhängig von der Klassifizierung der Eisenbahnstrecke als Haupt- oder Nebenbahn, der Anzahl der Gleise, der Verkehrsstärke auf der Schiene und der Straße, sowie den zulässigen Höchstgeschwindigkeiten. Auf Nachfrage hat die Deutsche Bahn mitgeteilt, dass im Netz der Deutschen Bahn in Hessen 455 halbbeschränkte Bahnübergänge ausgewiesen sind.

Die allgemeinen Verhaltensregeln der Straßenverkehrsteilnehmer an einem Bahnübergang sind in der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) festgelegt. Gemäß § 19 StVO haben Schienenfahrzeuge auf Bahnübergängen mit Andreaskreuz immer Vorrang, sodass Fahrzeuge vor dem Andreaskreuz und zu Fuß gehende in sicherer Entfernung vor dem Bahnübergang zu warten haben. Zudem sollen Bahnübergänge so gestaltet werden, dass ein Übersehen herannahender Züge und damit eine Gefährdung verhindert wird.

In Hessen erfolgt daher die Einordnung und Entscheidung, mit welcher Sicherungsart ein Bahnübergang ausgestattet wird, nicht nur nach betrieblichen Kriterien, sondern auch auf der Grundlage einer örtlichen Gefahreinschätzung.

Gemäß der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur StVO sind zu diesem Zweck alle zwei Jahre eine Verkehrsschau von den örtlich zuständigen Straßenverkehrsbehörden zu organisieren und durchzuführen. Gegenstand einer Verkehrsschau ist vorbeugend die Überprüfung des Zustands und der Sichtbarkeit der für den Straßenverkehr bestimmten Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen sowie die Beseitigung möglicher Gefahren im öffentlichen Verkehrsraum (dies schließt auch potenzielle Gefährdungen für Menschen mit Behinderungen ein). Die Überprüfung der bahnseitigen Sicherungstechnik eines Bahnübergangs ist dagegen nicht Gegenstand einer Verkehrsschau. In die Verkehrsschauen in Hessen sind u.a. die Polizei, die Straßenbaubehörde bzw. der Träger der Straßenbaulast, die öffentlichen Verkehrsunternehmen, aber auch sachkundige Stakeholder, d.h. die Vertretenden der einschlägigen Fachverbände des Fuß-, Rad- und Kfz-Verkehrs einzubinden. Bei der Prüfung der Sicherung von Bahnübergängen sind die Bahnunternehmen und für andere Schienenbahnen, gegebenenfalls die für die technische Bahnaufsicht zuständigen Behörden, hinzuzuziehen.

Zur Umsetzung von Verkehrsschauen und Bahnübergangsschauen wird seitens des HMWEVW die Anwendung des „Merkblattes für die Durchführung von Verkehrsschauen“ des FGSV-Verlags in der jeweils aktuellen Fassung empfohlen. Die Details zu den Verkehrsschauen an Bahnübergängen regelt der „Leitfaden zur Durchführung von Bahnübergangsschauen“.

Mit Erlass vom 08.04.2022 hat das hessische Verkehrsministerium die nachgeordneten Straßenverkehrsbehörden zuletzt nochmals im Hinblick auf die Wichtigkeit der Durchführung von Bahnübergangsschauen sensibilisiert und auf die entsprechende Verpflichtung unter Angabe des vorgenannten Leitfadens hingewiesen. Eine gut funktionierende Verkehrsschau und die Umsetzung der daraus gewonnenen Erkenntnisse wirken dem Entstehen von Unfallrisiken präventiv entgegen.