

BSK fordert:

Keine Einschränkung für Fluggäste mit Behinderung

(bsk-us/pr) Der Bundesverband Selbsthilfe Körperbehinderter e.V. (BSK) veranstaltet und vermittelt satzungsgemäß Reisen für behinderte Menschen und Menschen mit eingeschränkter Mobilität, vor allem Rollstuhlfahrer(innen).

Im vergangenen Jahr wurden so 4 Flugreisen als betreute Gruppenreise mit Assistenz für insgesamt 42 Teilnehmenden und über 200 Individualreisen für Menschen mit Behinderungen durchgeführt. Daneben bildet der BSK im Rahmen eines Reiseassistenz-Workshops ehrenamtliche Reiseassistenten aus, die Menschen mit Behinderungen auf ihrer Reise begleiten. Im letzten Jahr nahmen an dieser Schulung Teilnehmer aus 7 europäischen Ländern teil.

Gemäß Artikel 17 der Verordnung wird die europäische Kommission dem europäischen Parlament und dem Rat über die Anwendungen und die Ergebnisse dieser Verordnung Bericht erstatten. Daher nutzt der BSK die Gelegenheit, zu dieser Verordnung aus der Sicht von Menschen mit Behinderungen und aus der Erfahrung als Reiseveranstalter und Reisevermittler wie folgt Stellung zu nehmen:

Zum Artikel 4: Abweichungen, besondere Bedingungen und Unterrichtung.

Einige Luftfahrtunternehmen bzw. ausführende Luftfahrtunternehmen bzw. Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft gemäß Artikel 2 b-d beschränken die Beförderung von Menschen mit Behinderungen auf Berufung des Artikels 4a und den geltenden Sicherheitsanforderungen ein. Sie nehmen die geltenden Sicherheitsanforderungen als Vorwand, dass vor allem Elektro-Rollstühle bei der Beförderung als Sicherheitsrisiko eingestuft und somit verweigert werden. Auch wird die Beförderung von mehreren Rollstühlen als Sicherheitsrisiko eingestuft.

Daher fordern wir, dass Luftfahrtunternehmen die Beförderung von Menschen mit Behinderungen aufgrund der geltenden Sicherheitsforderungen nicht aufgrund der notwendigen Hilfsmittel (Rollstühle) einschränken können.

Weiter schränken die Luftfahrtunternehmen die Beförderung von Menschen mit Behinderungen ein bzw. lehnen diese ab, da sie sich auf die Größe des Luftfahrzeuges oder seiner Türen gemäß Artikel 4b berufen.

Wie in aktuellen Presseberichten zu erfahren ist, planen die Luftfahrtunternehmen in den bestehenden und bei neu anzuschaffenden Luftfahrzeugen unter dem Gesichtspunkt der Wirtschaftlichkeit immer mehr Fluggäste zu transportieren, so dass die Voraussetzung für die Beförderung von behinderten Menschen oder Personen mit eingeschränkter Mobilität aufgrund der immer geringer werdenden Bewegungsflächen unmöglich wird.

Vor allem für die Beförderungen von mehreren Menschen mit Behinderungen/ Gruppenreisenden mit eingeschränkter Mobilität wird die Möglichkeit, gemeinsam eine Flugreise anzutreten, immer mehr eingeschränkt.

In diesen Fällen (Artikel 4 Abs. 1 a und b) wird in der Verordnung von dem Luftfahrtunternehmen gefordert, dass es eine annehmbare Alternative für den behinderten Fluggast aufzeigt. Dies ist im Alltag leider nicht der Fall, da die geltenden Sicherheitsanforderungen und die technische Ausstattung des Luftfahrzeuges als zwingend hingenommen werden soll.

Daher fordern wir, dass Luftfahrtunternehmen eine Mindest-Anzahl von 5% der Platzkapazität der Luftfahrzeuge für Menschen mit Behinderung zur Verfügung steht, bei denen Menschen mit Behinderungen und Menschen mit eingeschränkter Mobilität alleine, aber auch als Gruppe befördert werden können.

Ein großes Problem zeigt sich vor allem bei überraschenden Ereignissen, wie dem Flugausfall oder dem Maschinentausch. In den meisten Fällen wird jedoch nicht geklärt, ob die Ersatzmaschinen die technischen Voraussetzungen haben, dass Menschen mit Behinderungen oder Personen mit eingeschränkter Mobilität an Bord des Luftfahrzeuges gelangen und von der Luftfahrzeugtüre zu ihrem Sitz gelangen. In diesen Fällen wird oft auf „höhere Gewalt“ und den Artikel 4 Abs. 1 b verwiesen, bei dem aufgrund der technischen Voraussetzungen die Beförderung verweigert wird. Eine annehmbare Alternative wird in diesen Fällen nicht zeitnah angeboten.

Wir fordern, dass das Luftfahrtunternehmen bei Flugausfällen und bei einem Maschinentausch zeitnah eine annehmbare Alternative anbietet.

Die im Anhang 2 dargestellten Hilfeleistungen des Luftfahrtunternehmens beschreiben auch, dass eine entsprechende Hilfe, um zu den Toiletten zu gelangen, angeboten werden muss. Problematisch ist, dass aufgrund der verstärkten Sitzplatzerweiterung eine Mobilität von Menschen mit Behinderungen während des Fluges kaum möglich ist und auch der Zugang und die Bewegungsfläche zur und in der Toilette mittlerweile so stark eingeschränkt ist, dass eine Nutzung von Toiletten gar nicht möglich ist. Selbst die Nutzung eines Bordrollstuhles ist dann oftmals nicht möglich. Eine barrierefreie Toilette muss für Menschen mit Behinderung so viel Bewegungsfläche haben, dass eine Assistenz ebenfalls dort Platz findet.

Daher fordern wir, vor allem bei einer regulären Flugdauer von über 2 Stunden in Luftfahrzeugen mit über 40 Sitzplätzen, mindestens eine barrierefreie Toilette für Menschen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität anzubieten. Bei Neuanschaffung eines Luftfahrzeuges sind die Behindertenverbände bei der Erstellung des Lastenheftes unter dem Stichwort „Design for all“ einzubeziehen. Neuanschaffungen von Luftfahrzeugen mit über 40 Sitzen sind ausschließlich nur noch mit einer barrierefreien Toiletten zu zu lassen.

Wir hoffen, dass unsere Darstellungen in die Berichterstattung der Europäischen Kommission Eingang finden, und sind gerne zu weiteren Auskünften und Vorschlägen bereit.