

13.03.91

EG - AS - VP

Unterrichtung

durch die Bundesregierung

Vorschlag für eine Richtlinie des Rates über Mindestvorschriften zur Verbesserung der Mobilität und sicheren Beförderung von in ihrer Bewegungsfreiheit beeinträchtigten Arbeitnehmern auf dem Weg zwischen Wohnung und Arbeitsstätte

KOM(90) 588 endg.; Ratsdok. 4315/91

178/91

KEP-AE-Nr.: 910 717

Übermittelt vom Bundesminister für Wirtschaft am 13. März 1991 gemäß Artikel 2 des Gesetzes zur Einheitlichen Europäischen Akte (BGBl. II 1986 S. 1102 f.).

Die Vorlage ist vom Herrn Präsidenten der Kommission der Europäischen Gemeinschaften am 11. Februar 1991 dem Herrn Präsidenten des Rates der Europäischen Gemeinschaften übermittelt worden.

Das Europäische Parlament und der Wirtschafts- und Sozialausschuß werden an den Beratungen beteiligt.

Die Kommission strebt die Festlegung eines gemeinsamen Standpunktes des Rates im Juni 1991 an.

Begründung

EINLEITUNG

1. Vorgeschichte

1. Im Jahre 1989 nahmen 11 Mitgliedstaaten der Gemeinschaft die Gemeinschaftscharta der sozialen Grundrechte der Arbeitnehmer an, die gewisse Verpflichtungen im Rahmen der Zielsetzung, die berufliche und soziale Eingliederung behinderter Menschen zu fördern, beinhaltet.
2. Auf dieser Grundlage hat die Gemeinschaft in ihrem Aktionsprogramm zur Anwendung der Charta einen Richtlinienvorschlag betreffend bessere Bedingungen für die Beförderung von in ihrer Bewegungsfähigkeit beeinträchtigten Arbeitnehmern vorgesehen.
3. Tatsächlich hat sich die Kommission im Zusammenhang mit dem Vorschlag des HELIOS-Programms (Dok. (KOM) (87) 342 endg.) verpflichtet, Vorschläge für politische Initiativen vorzulegen, insbesondere solche betreffend die Mobilität Behinderter, unter anderem bei der Benutzung von Verkehrsmitteln.
4. Das Europäische Parlament hat diese Initiative sowohl mit der Annahme des HELIOS-Programms als auch mit der Annahme der Entschließung zur Beförderung von Behinderten und alten Menschen unterstützt und hat darauf gedrungen, daß auf ihrer Grundlage eine Richtlinie ausgearbeitet wird.
5. Darüber hinaus hat die Ad-hoc-Gruppe der Europäischen Konferenz der Verkehrsminister (CEMT), die sich mit Fragen der Beförderung von in ihrer Bewegungsfähigkeit beeinträchtigten Personen beschäftigt, im Verlauf ihrer in den letzten fünf Jahren durchgeführten Arbeiten wiederholt Maßnahmen zur Umgestaltung der Infrastrukturen geprüft, um diese den Behinderten zugänglich zu machen.

Nach Anhörung der Hauptbetroffenen (Hersteller der Verkehrsmittel, Verkehrsbetriebe, Benutzer der Verkehrsmittel und Gebietskörperschaften) gab diese Gruppe eine grundsätzlich positive Stellungnahme ab.

Der Europäische Rat der Verkehrsminister (CEMT), der am 22.11.1990 in Paris zusammengetreten ist, hat eine Resolution über den Transport der in ihrer Bewegungsfähigkeit beeinträchtigten Personen angenommen, die insbesondere den Zugang zu Stadtbussen, Zügen und Reisebussen betrifft.

In dieser Resolution (siehe Anhang I) wird den Mitgliedstaaten der CEMT (einschließlich die 12 EG-Mitgliedstaaten) empfohlen, daß bei jeder internationalen Regelung die Bedürfnisse der in ihrer Befähigungsfähigkeit beeinträchtigten Personen berücksichtigt werden. In der Resolution wird u. a. präzisiert, "daß die Gestaltung von Fahrzeugen und Infrastrukturen in eine globale Politik einzubeziehen ist, die auch den Zugang zu allen Endstationen und Haltestellen sowie die Verfahren zum Betrieb von öffentlichen Verkehrsmitteln, die Ausbildung des Personals und die Verbreitung von Informationen umfaßt".

II. Haltung der Kommission

6. Dieser Vorschlag ergänzt die gemeinschaftlichen Vorschriften im Bereich des Gesundheitsschutzes und der Sicherheit am Arbeitsplatz für in ihrer Bewegungsfähigkeit beeinträchtigte Arbeitnehmer. In der Tat hat es die

Kommission seit 1988 als erforderlich angesehen, Vorschriften auf Gemeinschaftsebene vorzuschlagen, um den Gesundheitsschutz und die Sicherheit dieser Personen am Arbeitsplatz zu gewährleisten. So sieht die vom Rat am 12. Juni 1989 angenommene Rahmenrichtlinie über die Durchführung von Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit und des Gesundheitsschutzes der Arbeitnehmer bei der Arbeit (89/391/EWG)⁽¹⁾ in Artikel 15 die allgemeine Verpflichtung des Arbeitgebers vor, Risikogruppen - zu denen behinderte Arbeitnehmer gehören - gegen die speziell sie bedrohenden Gefahren zu schützen.

Diese allgemeine Verpflichtung wurde in der ersten Einzelrichtlinie im Sinne der Rahmenrichtlinie betreffend Arbeitsstätten⁽²⁾ spezifiziert, in der die Gestaltung der Arbeitsplätze, die Zugänglichkeit der Arbeitsstätte, die Fortbewegungsmöglichkeiten innerhalb des Betriebs und sanitäre Einrichtungen vorgesehen sind.

Schließlich sind in dem Vorschlag für eine Einzelrichtlinie über zeitlich begrenzte und ortsveränderliche Bauteile ebenfalls Mindestvorschriften zur Gewährleistung des Gesundheitsschutzes und der Sicherheit der dort beschäftigten in ihrer Bewegungsfähigkeit beeinträchtigten Arbeitnehmer vorgesehen.

Die Kommission beabsichtigt, in ihren Vorschlägen für Richtlinien über Gesundheitsschutz und Sicherheit von Arbeitnehmern jedesmal dann spezifische Vorschriften über in ihrer Bewegungsfähigkeit beeinträchtigte Arbeitnehmer vorzusehen, wenn dies erforderlich erscheint.

7. Zwar gelten - bereits existierende und künftige - gemeinschaftliche Richtlinien für die Risiken, denen behinderte Arbeitnehmer insbesondere am Arbeitsplatz ausgesetzt sind, jedoch trifft dies nicht für den Weg zwischen Wohnung und Arbeitsstätte zu.

Es ist ganz offensichtlich, daß Verkehrsmittel, die nicht an die Bedürfnisse von in ihrer Bewegungsfähigkeit beeinträchtigten Arbeitnehmern angepaßt sind, Risiken für Sicherheit und Gesundheit der meisten betroffenen Personen in sich bergen. Diese Risiken sind charakteristisch für diesen Personenkreis, da sie sich zwangsläufig aus bestimmten körperlichen oder geistigen Behinderungen ergeben.

(1) Richtlinie Nr. 89/391/EWG des Rates vom 12. Juni 1989 über die Durchführung von Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit und des Gesundheitsschutzes der Arbeitnehmer bei der Arbeit - ABl. Nr. L183 vom 29.6.89, S. 1

(2) Richtlinie Nr. 89/654/EWG des Rates vom 30. November 1989 über Mindestvorschriften für Sicherheit und Gesundheitsschutz in Arbeitsstätten (Ziffer 20 des Anhangs I) - ABl. Nr. L393 vom 30.12.89, S.1

Aus Untersuchungen im Rahmen der Europäischen Konferenz der Verkehrsminister geht hervor, daß in ihrer Bewegungsfähigkeit beeinträchtigte Arbeitnehmer allgemein in stärkerem Maße dem Risiko eines Wegeunfalls ausgesetzt sind als andere Arbeitnehmer.

8. Diese Richtlinie entspricht auch der Priorität, die die Kommission der wirtschaftlichen und sozialen Integration Behinderter im allgemeinen und ihrer beruflichen Eingliederung auf dem Arbeitsmarkt im besonderen beimißt. Generell ist davon auszugehen, daß trotz der als positiv zu bewertenden Aktionen mehrere Mitgliedstaaten zur Förderung der Beschäftigung dieser Personen, der Prozentsatz der Behinderten, die im arbeitsfähigen Alter und arbeitslos sind, vergleichsweise höher ist als der der Nichtbehinderten.

Für diese Personengruppe ist der Zugang zum Arbeitsplatz mit den öffentlichen Transportmitteln häufig mit großen Schwierigkeiten verbunden, wenn nicht sogar völlig unmöglich und spielt folglich eine entscheidende Rolle bei der Erlangung und Erhaltung eines Arbeitsplatzes. Es kann nicht hingenommen werden, daß die berufliche Eingliederung der in ihrer Bewegungsfähigkeit beeinträchtigten Arbeitnehmer an den mangelnden Möglichkeiten des öffentlichen Verkehrs und der unzureichenden Mittel zur Förderung der Mobilität dieser Personen scheitert.

9. Auf die Priorität der Kommission zur sozio-professionellen Integration der in ihrer Bewegungsfähigkeit beeinträchtigten Personen wurde bereits in den Leitlinien für die Beteiligung des europäischen Sozialfonds an Maßnahmen zur Bekämpfung der Langzeitarbeitslosigkeit und zur beruflichen Integration durch die Eingliederung der Behinderten in den regulären Arbeitsmarkt hingewiesen.⁽⁴⁾ Nochmals bekräftigt wurde dies bei der Annahme des Entwurfs für eine Mitteilung zur Festlegung der Leitlinien für die Gemeinschaftsinitiative HORIZON durch die Kommission am 18.7.1990. Diese Initiative betrifft u. a. Berufsausbildung und Förderung der Beschäftigung Behinderter.
10. In Ermangelung einer einheitlichen Definition auf europäische Ebene des Begriffs Behinderter und zuverlässiger nationaler Statistiken in einigen Mitgliedstaaten und unter Berücksichtigung der Tatsache, daß nicht jeder Behinderter als eine in seiner Bewegungsfähigkeit beeinträchtigte Person anzusehen ist, stellt es sich als unmöglich heraus, die Zahl der durch diese Richtlinie begünstigten Personen, d. h. in ihrer Bewegungsfähigkeit beeinträchtigten behinderten Arbeitnehmer, zu bestimmen.

Eine Schätzung ihrer Zahl könnte sich jedoch auf folgende Angaben stützen:

Die Weltgesundheitsorganisation schätzt, daß die Zahl der Behinderten 10 % der Bevölkerung ausmacht, was für die Europäische Gemeinschaft mit einer Gesamtbevölkerung von 340 Millionen 34 Millionen Behinderte bedeuten würde.

(4) ABl. Nr. C45 vom 24.2.89

In Anbetracht der Tatsache, daß man die Zahl der Erwerbstätigen auf 40 % der Gesamtbevölkerung schätzt, kann man davon ausgehen, daß im günstigsten Fall die Zahl der behinderten Arbeitnehmer oder potentiellen Arbeitnehmer etwa 12 Millionen beträgt, wobei die Personen, die sich für keine Erwerbstätigkeit eignen bereits abgezogen wurden.

Es ist jedoch hinzuzufügen, daß in den meisten Mitgliedstaaten (mit Ausnahme Dänemarks) eine Verpflichtung zur Einstellung eines bestimmten Prozentsatzes Behinderter besteht, der, entsprechend den jeweiligen Bedingungen, zwischen 1,6 und 15 % der Arbeitnehmer beträgt.

11. Aus einer Studie der Kommission, die gegenwärtig nur einen kleinen Teil der Mitgliedstaaten betrifft, geht hervor, daß die Zahl der in ihrer Bewegungsfähigkeit beeinträchtigten Arbeitnehmer in Deutschland 1 080 391 und in Frankreich 352 781 beträgt. Diese Zahl umfaßt Arbeitnehmer des regulären Arbeitsmarktes und in beschützenden Werkstätten sowie die regelmäßig als arbeitslos eingetragenen Arbeitnehmer. Diese Zahl macht 12,1 % bzw. 9,8 % der Behinderten insgesamt in diesen beiden Mitgliedstaaten aus.
12. Es ist nicht Zielsetzung dieser Richtlinie, alle Verkehrsmittel anzupassen, um sie für in ihrer Bewegungsfähigkeit beeinträchtigte Arbeitnehmer zugänglich zu machen. Ziel ist es eher, die sichere Beförderung dieser Personen entweder durch Verkehrsmittel oder durch andere Maßnahmen entsprechender Wirkung sicherzustellen.

Daher ist man flexibel vorgegangen, um den tatsächlichen spezifischen Transportbedürfnissen zu entsprechen. Voraussetzung hierfür ist eine genügende Zahl von verfügbaren Transportmitteln, eine ausreichende Fahrtenfrequenz sowie entsprechende Fahrpläne.

Darüber hinaus sind drei technische Alternativen vorgesehen, um die Zugänglichkeit der Verkehrsmittel zu erleichtern:

- entweder eine technische Hilfe, die in das Verkehrsmittel integriert ist,
- oder eine technische Hilfe, die sich außerhalb des Verkehrsmittels befindet,
- oder eine persönliche Hilfestellung, die durch eigens hierfür geschultes Personal erfolgt.

An dritter Stelle sollte die Möglichkeit, verschiedene Verkehrsmittel für den Weg zwischen Wohnung und Arbeitsplatz zu benutzen (Austauschbarkeit) als eine annehmbare Lösung für die betreffenden Personen in Betracht gezogen werden.

Die Kommission vertritt daher die Ansicht, daß bei der Gesamtheit dieser Vorschriften das Prinzip der Subsidiarität, besonders wichtig im Bereich der öffentlichen Verkehrsmittel, die in fast allen Mitgliedstaaten mit Ausnahme von Zügen, auf regionaler oder lokaler Ebene organisiert sind, ausreichend berücksichtigt ist. Daher sollte in der Richtlinie die Zielsetzung festgelegt werden und es bleibt den zuständigen Behörden überlassen, die Mittel zu wählen, um die Richtlinie unter Berücksichtigung der tatsächlichen Bedürfnisse dieser Benutzergruppe zu verwirklichen.

13. Neben den in dieser Richtlinie genannten Zielsetzungen steht die Kommission dem allgemeinen Problem der Zugänglichkeit und der Mobilität von Behinderten sehr aufgeschlossen gegenüber. Die Kommission hat bereits auf der Grundlage des Programms HELIOS⁽⁵⁾ Studien und Analysen zur Vorbereitung von Initiativen betreffend die Zugänglichkeit von öffentlichen Gebäuden und die Möglichkeit der Anpassung von Wohnungen in Angriff genommen.

14. Die Kommission hält es beim gegenwärtigen Stand der technischen Entwicklung und in Anbetracht der in den meisten Mitgliedstaaten gewonnenen Erfahrungen für angebracht, auf Gemeinschaftsebene die Anstrengungen auf die Förderung der Mobilität der Arbeitnehmer zu konzentrieren. Sie ist sich jedoch des allgemeinen Problems bewußt und

wird die Möglichkeit untersuchen, Initiativen vorzuschlagen, um die in dieser Richtlinie vorgesehenen Maßnahmen auf alle in ihrer Bewegungsfähigkeit beeinträchtigten Personen auszudehnen.

Die Kommission ist überzeugt, daß die von ihr jetzt vorgeschlagenen Maßnahmen dazu beitragen werden, die von mehreren Mitgliedstaaten unternommenen Anstrengungen zur Modernisierung der öffentlichen Verkehrsmittel und ihrer Infrastruktur, um sie für alle zugänglich zu machen, fördern wird.

15. Sie ist darüber hinaus der Ansicht, daß bei künftigen spezifischen Richtlinien betreffend die Herstellung von Verkehrsmitteln im Rahmen der gemeinschaftlichen Harmonisierung zur Verwirklichung des Binnenmarktes die Zielsetzungen und Vorschriften dieser Richtlinie Berücksichtigung finden müssen.

Schließlich wäre es im Hinblick auf diese Zielsetzungen auch angebracht, daß bei Maßnahmen im Rahmen der Tätigkeit der Strukturfonds die in diesem Text vorgesehenen Maßnahmen berücksichtigt werden.

III Situation in den einzelnen Mitgliedstaaten

16. Alle Mitgliedstaaten unternehmen seit einigen Jahren große Anstrengungen um Zugang und Dienstleistungsangebot für in ihrer Bewegungsfähigkeit beeinträchtige Personen zu verbessern.

17. Die Rechtsvorschriften der einzelnen Mitgliedstaaten weisen in Art und Umfang erhebliche Unterschiede auf. Diese Unterschiede bestehen nicht nur zwischen den einzelnen Mitgliedstaaten, sondern ebenso zwischen verschiedenen Regionen oder gar zwischen Ortschaften innerhalb eines Staates (vgl. tabellarische Übersicht in Anhang II).

Demgegenüber haben zahlreiche öffentliche Behörden in Ermangelung einer nationalen Regelung auf lokaler oder regionaler Ebene Initiativen in die Tat umgesetzt.

18. In den meisten Mitgliedstaaten werden in der Herstellung von Transportmitteln Serienproduktionen angeboten bzw. für die Vermarktung geeignete Prototypen entwickelt.

(5) Beschluß 88/231/EWG des Rates vom 18. April 1988 über ein zweites Aktionsprogramm der Gemeinschaft zugunsten der Behinderten (HELIOS) ABl. Nr. L104 vom 23.4.1988 S. 38

Was Busse und Straßenbahnen anbelangt, so wurden Niederflurfahrzeuge als die beste Möglichkeit anerkannt, um die Zugänglichkeit auf einer möglichst geringen Einstieghöhe zu gewährleisten.

Die meisten europäischen Hersteller sind inzwischen über das Stadium der Herstellung von Prototypen hinaus und stellen serienmäßig völlig zugängliche Verkehrsmittel her.

Die Zugänglichkeit der Verkehrsmittel ist in Deutschland, Frankreich, dem Vereinigten Königreich, Dänemark und in den Niederlanden am weitesten entwickelt.

Als Beispiel können genannt werden.

- In Deutschland werden bereits mehr als 600 Niederflurbusse in den bestehenden Verkehrsnetzen eingesetzt und bei 50 % der Neubestellungen für 1991 wurde dieser Bustyp gewählt,
- In Frankreich wird in Grenoble eine zugängliche Straßenbahn eingesetzt und 1989 erhielt Grenoble den Preis der Europäischen Gemeinschaft für eine vorbildhafte Maßnahme,
- die U-Bahn in Lille und in München sind vollkommen zugänglich,
- auch in den Hochgeschwindigkeitszügen in Europa wird eine vollkommene Zugänglichkeit gewährleistet werden,
- In Spanien wurde der Prototyp eines zugänglichen Taxis entwickelt, die Serienproduktion wird demnächst beginnen,
- Im Vereinigten Königreich werden die Taxis in London nach und nach zugänglich gemacht,
- In Griechenland hat die Stadt Athen kürzlich die Entscheidung getroffen, etwa 20 Niederflurbusse zu erwerben.

19. Auf der Grundlage einer Studie der Kommission aus dem Jahre 1990⁽⁶⁾ kann man die durch die Erneuerung bestimmter Verkehrsmittel entstehenden Mehrkosten wie folgt schätzen:

- von 0 bis 20 % für einen Niederflurbus; der leistungsstärkste Hersteller verlangt den gleichen Preis wie für einen herkömmlichen Bus, stellt jedoch gegebenenfalls zusätzliche Optionen für die Zugänglichkeit (ausfahrbare Rampen, Hebevorrichtungen usw.) in Rechnung
- 10 % für Niederflurstraßenbahnen.

Natürlich dürfte die Vermarktung von in Serienproduktion hergestellten zugänglichen Erzeugnissen und der Wettbewerb zwischen den Herstellern zu einer Reduzierung der Mehrkosten für alle Hersteller führen.

Die Beförderung mit Sonderfahrdiensten kommt im allgemeinen 30 % teurer als die Beförderung mit einem zugänglichen Bus.

(6) Summary Report of transport for disabled people, funding and administrative arrangements in France, Spain, Sweden and the U.K. by P.R. OXLEY and P. BARHAM, Centre for transport Studies, Cranfield Institute of Technology, October 1989

Folgende Vorteile ergeben sich durch die neuen zugänglichen Verkehrsmittel:

- die Langlebigkeit der Einrichtungen erhöht sich beträchtlich durch die Verwendung neuer Materialien (Kohlenstoffasern usw.)
- der technische Fortschritt ermöglicht die Verwendung von wartungsfreundlichen Materialien.

Diese beiden Faktoren sprechen für eine schnellere Erneuerung des vorhandenen Fuhrparks.

- Die verbesserte Zugänglichkeit des Verkehrsmittels bedingt kürzere Haltezeiten und führt zu einer Beschleunigung des Verkehrs von etwa 10 %; hierdurch lassen sich Verspätungen aufgrund des Zusteigens von in ihrer Bewegungsfähigkeit beeinträchtigten Personen vermeiden.
- Diese attraktive Beförderungsform ist schneller, bietet mehr Komfort und bedingt daher eine Zunahme der Zahl der Fahrgäste, was wiederum eine erhöhte Rentabilität des Verkehrsmittels mit sich bringt.
- Die Förderung der Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel wird darüber hinaus noch folgende sekundäre Auswirkungen haben:
 - * Entlastung des Verkehrs in den Städten
 - * Verringerung der Abgasemissionen
 - * Lärmreduzierung
 - * Verbesserung der Lebensbedingungen in der Stadt
 - * Verringerung der Zahl der Unfälle
 - * Einsparungen durch rationellere Verwendung der Energie.

Natürlich kann man diese sekundären Auswirkungen nicht in Zahlen ausdrücken, aber sie tragen in erheblichem Maße zur Verbesserung der Rentabilität und der Transportbedingungen für leistungstärkere und zugänglichere Einrichtungen bei.

In diesem Zusammenhang muß man sich die Frage der Validität des Prinzips der wirtschaftlichen Rentabilität stellen: das Verhältnis Kosten/Rentabilität im Vergleich zu den Rechten der behinderten Arbeitnehmer im Rahmen der gemeinschaftlichen Solidarität, bei der die Stärkung der sozialen Dimension im Rahmen der Verwirklichung des Binnenmarktes 1992 vorgesehen ist. Diese Rechte finden in dem Slogan Ausdruck "befördern ohne auszuschließen".

VI. Vorstellung der Richtlinie

A) Rechtsgrundlage

20. Unter Berücksichtigung der Tatsache, daß sich die Aktion der Kommission in der gegenwärtigen Situation auf in ihrer Bewegungsfähigkeit beeinträchtigte Arbeitnehmer beschränkt, bildet Artikel 118a EWG die Rechtsgrundlage für den Vorschlag.

Zwar betrifft die Richtlinie streng genommen nicht den Gesundheitsschutz und die Sicherheit der Arbeitnehmer am Arbeitsplatz, jedoch betrifft sie die "Arbeitsumwelt", da es allgemein anerkannt ist, daß der Weg zwischen Wohnung und Arbeitsstätte Teil des Begriffs Arbeit ist.

Darüber hinaus muß darauf hingewiesen werden, daß das Wort "insbesondere" vor dem Bezug auf die "Arbeitsumwelt" im Wortlaut des Artikels 118a darauf abzielt, den Anwendungsbereich dieses Artikels zu erweitern. Ist eine Maßnahme darauf ausgerichtet, Risiken für Gesundheit und Sicherheit der Arbeitnehmer am Arbeitsplatz abzustellen bzw. auszuschalten, dann kann man sich für diese Maßnahme in der Tat auf Artikel 118a stützen.

Dies trifft auf diese Richtlinie zu, denn die in ihrer Bewegungsfähigkeit beeinträchtigten Arbeitnehmer sind auf Grund ihrer Behinderung auf dem Weg zur Arbeit spezifischen Risiken ausgesetzt.

B) Bestimmungen

21. Ziel (Artikel 1)

Diese Richtlinie soll bereits getroffene Maßnahmen im Bereich Arbeitsstätte, Gesundheitsschutz und Sicherheit von ihrer Bewegungsfähigkeit beeinträchtigten Arbeitnehmern ergänzen.

Ihr Ziel ist es, die sichere Beförderung von in ihrer Bewegungsfähigkeit beeinträchtigten Personen zu erleichtern, um ihren Zugang zum Arbeitsmarkt zu fördern.

22. Begriffsbestimmungen

Artikel 2a legt fest, für welche Arbeitnehmer die Richtlinie gilt. Es sind sämtliche in ihrer Bewegungsfähigkeit beeinträchtigten Arbeitnehmer, unabhängig von der Art ihrer Behinderung. In Anbetracht ihrer Rechtsgrundlage, nämlich Artikel 118a des EWG-Vertrages, begünstigt die Richtlinie zunächst nur die Arbeitnehmer, also nicht Arbeitslose, Studenten, Schüler, Ruheständler und in beschützenden Werkstätten beschäftigte Behinderte, die nicht immer als Arbeitnehmer betrachtet werden.

In Artikel 2b sind die Verkehrsmittel definiert, die durch die Richtlinie abgedeckt werden.

Es handelt sich um:

- öffentliche Verkehrsmittel, definiert als jedes Verkehrsmittel auf öffentlichen Straßen, das allen zahlenden Benutzern zur Verfügung steht;
- vom Arbeitgeber organisierte Beförderung zwischen Wohnung und Arbeitsstätte mit Fahrzeugen des Unternehmens. Diese betriebseigenen Verkehrsmittel sind im allgemeinen das für den Arbeitnehmer praktischste und einfachste Mittel, um zur Arbeit zu gelangen. Sie sind daher für die in ihrer Bewegungsfähigkeit beeinträchtigten Arbeitnehmer von großer Bedeutung. Ziel von Artikel 2b ist es, zu garantieren, daß dieser Personenkreis Zugang zu betriebseigenen Beförderungsmitteln hat, in dem Maße, wie der Arbeitgeber verpflichtet wird, die Zugänglichkeit der für den betriebseigenen Transport verwendeten Fahrzeuge zu gewährleisten;

- Sonderfahrdienste für Behinderte, im allgemeinen von öffentlichen oder privaten Einrichtungen betrieben. Aufgrund der wirtschaftlichen Kosten und im Hinblick auf die Berücksichtigung des Prinzips der Integration im Rahmen der von der Kommission in diesem Bereich durchgeführten Politik, ist es angebracht, diese Sonderfahrdienste vorrangig den am stärksten behinderten Personen vorzubehalten. Dies entspricht auch dem Grundsatz "befördern ohne auszuschließen" im Rahmen der gemeinschaftlichen Solidarität.

23. Artikel 3 enthält die Verpflichtung für die Mitgliedstaaten die Zielsetzung in Artikel 1 zu gewährleisten

- * entweder indem den Arbeitnehmern ausreichende und angepaßte Verkehrsmittel entsprechend dem Anhang zur Verfügung gestellt werden,
- * oder indem jede andere Maßnahme getroffen wird, um die Fortbewegung der in ihrer Bewegungsfähigkeit beeinträchtigten Arbeitnehmer zu fördern. Diese Maßnahmen müssen in ihrer Wirkung der Bereitstellung von öffentlichen Verkehrsmitteln, von Verkehrsmitteln durch den Arbeitgeber oder von Sonderfahrdiensten entsprechen.

24. Information und Ausbildung

Artikel 4 sieht die erforderlichen Begleitmaßnahmen vor, um sicherzustellen, daß die in ihrer Bewegungsfähigkeit beeinträchtigten Arbeitnehmer die ihnen zur Verfügung gestellten Verkehrsmittel nutzen können. Hierzu gehört:

- daß der in seiner Bewegungsfähigkeit beeinträchtigte Arbeitnehmer, soweit erforderlich, in die Verwendung der technischen Hilfsmittel eingewiesen, d. h. mit ihnen vertraut gemacht wird, insbesondere derjenigen, die er nicht ständig bei sich hat und die er bei der Benutzung der öffentlichen Verkehrsmittel und ihrer Infrastruktur auf der Fahrt zwischen Wohnung und Arbeitsstätte benötigt;
- daß das Personal der Verkehrsunternehmen, das gemäß Anhang den in ihrer Bewegungsfähigkeit beeinträchtigten Arbeitnehmern "persönliche" Hilfe zuteil werden lassen soll, entsprechend ausgebildet wird;
- daß die betroffenen Arbeitnehmer ihren Bedürfnissen entsprechend informiert und beraten werden.

Diese Bestimmungen sind kennzeichnend für sämtliche Richtlinien über Sicherheit und Gesundheitsschutz der Arbeitnehmer.

25. Artikel 5

Es kommt vor, daß manche in ihrer Bewegungsfähigkeit beeinträchtigten Arbeitnehmer wegen ihrer Behinderung eine Begleitperson oder eine sonstige Hilfe benötigen, um öffentliche Verkehrsmittel benutzen zu können. In Artikel 5 wird den Mitgliedstaaten die Verpflichtung auferlegt, daß diesen Arbeitnehmern keine zusätzlichen finanziellen Belastungen im Vergleich zu den anderen Arbeitnehmern entstehen.

26. Nationale Rechtsvorschriften

Mit Artikel 6 wird der Minimalcharakter der Bestimmungen unterstrichen, da er festlegt, daß die vorliegende Richtlinie keinesfalls das Recht der Mitgliedstaaten einschränkt, nationale Vorschriften beizubehalten, die weitergehende Bestimmungen auf dem Gebiet von Sicherheit und Gesundheitsschutz der in ihrer Bewegungsfähigkeit beeinträchtigten Arbeitnehmer enthalten. Auch dies ist ein Standardartikel der auf Artikel 118a beruhenden Richtlinien.

27. Schlußbestimmungen

Artikel 7 sieht zwei unterschiedliche Fristen für die Durchführung der Bestimmungen der Richtlinie vor:

- eine kürzere Frist, nämlich bis zum 31.12.1994 für die Bestimmung über die Begleitpersonen (Artikel 5);
- eine längere Frist, nämlich bis zum 31.12.1999, für die Umsetzung von Artikel 3, der Mindestvorschriften im Anhang und von Artikel 4 über die Ausbildung und Information der betroffenen Personen.

In beiden Fällen müssen aber die erforderlichen nationalen Schritte zur Umsetzung bis spätestens 31.12.1992 unternommen und in einem genauen Zeitplan aufgeführt werden.

Diese Fristen erscheinen angemessen angesichts der Tatsache, daß der Fahrzeugbestand für den öffentlichen Personenverkehr in der Regel alle zehn Jahre erneuert wird und daß bereits die Tendenz festzustellen ist, bei der Auswahl von Neufahrzeugen die besonderen Bedürfnisse der in ihrer Bewegungsfähigkeit beeinträchtigten Personen zu berücksichtigen.

Was die Durchführung der Artikel 3 und 4 betrifft, so wird die Kommission dem Rat, dem Europäischen Parlament und dem Wirtschafts- und Sozialausschuß bis zum 31.12.1996 einen Bericht über die Fortschritte bei

der Anwendung der Richtlinie übermitteln.

Der Bericht über die Durchführung dieser Richtlinie wird im Rahmen des allgemeinen Berichts erstellt, der für die Anwendung der Gemeinschaftscharta der sozialen Grundrechte vorgesehen ist.

28. Artikel 8 ist der Standardartikel über die Durchführung der Richtlinien.

29. Der Anhang enthält Mindestvorschriften für die den in ihrer Bewegungsfähigkeit beeinträchtigten Arbeitnehmern zur Verfügung gestellten öffentlichen Verkehrsmittel. Dies bedeutet nicht, daß sämtliche Verkehrsmittel eines Verkehrsnetzes anzupassen sind, die den in ihrer Bewegungsfähigkeit beeinträchtigten Arbeitnehmern zur Verfügung gestellt werden. Diese Verkehrsmittel müssen entsprechende Fahrtenfrequenzen und Fahrpläne aufweisen, so daß sie die besonderen Bedürfnisse der in ihrer Bewegungsfähigkeit beeinträchtigten Arbeitnehmer bei ihren Fahrten zwischen Wohnung und Arbeitsstätte befriedigen können.

Für die Verkehrsmittel sieht der Anhang Mindestvorschriften vor, die erforderlich sind, um sie unter optimalen Sicherheitsbedingungen für die in ihrer Bewegungsfähigkeit beeinträchtigten Arbeitnehmer zugänglich zu machen. Diese Vorschriften sind ausreichend flexibel, daß die Wahl zwischen hochentwickelten technischen Hilfen und der "persönlichen" Unterstützung von seiten des Personals der Verkehrsunternehmen möglich ist.

Sollen den in ihrer Bewegungsfähigkeit beeinträchtigten Arbeitnehmern Verkehrsmittel zur Verfügung gestellt werden, dann müssen auch die entsprechenden Infrastrukturen so angepaßt werden, daß sie den genannten Arbeitnehmern in sicherer Weise zugänglich sind. Der Anhang sieht deshalb auch diesen Grundsatz vor.

Anhänge

- I. Resolution CEMT
- II. Übersicht über die Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten

**CONFÉRENCE EUROPÉENNE DES MINISTRES DES TRANSPORTS
EUROPEAN CONFERENCE OF MINISTERS OF TRANSPORT**

RESTRICTED

Paris, drafted: 23rd November 1990
dist:

CEMT/CM(90)21 Final

Or. English

COUNCIL OF MINISTERS

TRANSPORT FOR PEOPLE WITH MOBILITY HANDICAPS

Resolution on Access to Buses, Trains and Coaches

At the Council session in Stockholm, conclusions were presented of three ECMT seminars on, respectively, buses, trains and coaches [Document CM(90)4]. These were the conclusions of the wide range of participants, including manufacturers, adaptation specialists, operators and representatives of disabled consumer organisations. Ministers noted the conclusions and asked that they be presented in the form of a Resolution which could be adopted by the Council.

RESOLUTION

The Council of Ministers, meeting in Paris on 22nd November 1990

CONSIDERING:

- the importance of continuing to work towards accessible transport systems in accordance with Resolutions Nos. 54, 63 and 68;
- the essential role of buses, trains and coaches in transport.

NOTING:

- the conclusions of the ECMT Seminars on access to buses, coaches and trains in document CM(90)4;
- that substantial progress is being made towards improving accessibility for many people with mobility handicaps;

REALISING:

- that because of an ageing population in all countries there is a significant and growing demand for transport of all forms from people with mobility handicaps;
- that therefore further efforts must be made, as finances and technical developments permit, to improve access and services for this sector of the market;

RECOMMENDS:

A. In Relation to Buses

- that international regulations on buses, in particular those drawn up under the aegis of WP29 of UN/ECE, need to take full account of the needs of people with mobility handicaps. These regulations need to be strengthened and widened in scope to include all types of bus used in public transport and additional features, including more handrails and the use of contrasting colours;
- that, given the strong endorsement at the Seminar of low-floor buses as an essential stage towards achieving greater mobility for everybody, international regulations should be drawn up as rapidly as possible to ensure that new buses are designed with low floors, level access and no steps inside the vehicle;
- that, where operating conditions currently preclude the use of low-floor buses, alternative means of achieving level access should be explored and, as a minimum,

buses should be used which have as low a floor and as small a number of low steps as possible;

- that, in the short term, bus manufacturers, bus operators and responsible authorities at local or regional level be urged, in advance of regulation, to seek solutions to the problems of access to existing buses;
- that further research and information exchange are necessary on the safe carriage of wheelchairs on buses.

B. In Relation to Trains

- that all new rolling stock of every type should be designed and built to be accessible to people with mobility handicaps;
- that, for new urban rail rapid transit systems, the platform and vehicle floor should be at the same height and the horizontal gap between them should be minimised;
- that national and local rail networks should be urged to identify and implement cost-effective improvements that can be made in the short term to improve access for mobility handicapped people;
- that, for national and international railways, guidelines be drawn up urgently to cover common standards both for specialised equipment, such as lifts (including acceptable wheelchair dimensions, lift platform size, lifting capacity and other safety and operational features) and for access to toilets and other facilities within the train. Such guidelines, which should be drawn up in conjunction with the UIC, should also include an international action programme for implementation;
- that for passengers in wheelchairs, access to new station facilities, buildings and rolling stock should not require them to transfer out of their own wheelchairs;
- that railways be encouraged to recognise the benefits of providing better access for all passengers, including people with mobility handicaps.

C. In Relation to Coaches

- that efforts be made to improve access to, egress from and movement within coaches, for people with mobility handicaps;
- that, in the short term, manufacturers and operators be urged to provide and use vehicles capable of meeting the needs of this market sector. Coach classification systems should include the levels of access provided;
- that, for high-floor coaches, the most practical longer term solution is to fit passenger lifts to vehicles and this solution should be promoted. Common standards should be

defined for acceptable wheelchair dimensions, lift platform sizes, lifting capacity and safety features;

- that implementation of the above three points be pursued in conjunction with the relevant international bodies in order to achieve international regulations in this field;
- that further research and information exchange are necessary on the safe carriage of wheelchairs on coaches.

D. Generally

- that physical improvements to vehicles and infrastructure be made as part of a broader strategy which encompasses access to stops and terminals, as well as public transport operating procedures, staff training and the provision of information.

ASKS:

- the Committee of Deputies to report as and when appropriate, on progress towards the implementation of this Resolution.

V/1435/98 REV. 4

no

RECHTSVORSCHRIFTEN SOWIE
FINANZIELLE UND NICHTFINANZIELLE
BESTIMMUNGEN FÜR VERSCHIEDENE VERKEHRSMITTEL
IN EINIGEN MITGLIEDSTAATEN

MITGLIEDSTAAT	BELGIEN				FRANKREICH				VEREINIGTES KÖNIGREICH				DEUTSCHLAND				GRIECHENLAND			
	NAT. F. NF.	REG. F. NF.	SOND.VOR. F. NF.		NAT. F. NF.	REG. F. NF.	SOND.VOR. F. NF.		NAT. F. NF.	REG. F. NF.	SOND.VOR. F. NF.		NAT. F. NF.	REG. F. NF.	SOND.VOR. F. NF.		NAT. F. NF.	REG. F. NF.	SOND.VOR. F. NF.	
BUSSE	-	-	-	-	-	+	-	-	+	+	+	?	+	-	-	-	-	-	-	-
U-BAHNEN	-	-	-	?	-	+	-	-	?	+	+	-	+	+	-	-	-	-	-	-
EISENBAHNEN	-	-	-	?	-	+	-	-	-	?	-	-	+	-	-	+	-	-	-	-
LUFTFAHRZEUGE	-	-	-	+	-	+	-	-	-	-	-	-	-	-	-	+	-	-	-	-
SCHIFFE	-	-	-	-	-	+	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
TAXIEN	-	-	-	+	-	-	-	-	-	-	+	-	-	+	-	-	-	-	-	-
PRIVATWAGEN	+	-	-	-	-	+	-	-	-	+	-	-	+	-	-	+	-	-	-	-
SONDERFAHR- DIENSTE	-	-	-	+	-	+	-	-	-	-	-	-	-	+	-	-	-	-	-	-
INFRASTRUKTUR	?	+	?	+	-	+	-	-	?	+	-	-	+	+	+	+	-	+	-	-

NAT. = national

REG. = regional

SOND.VOR. = Sondervorschriften

F. = finanziell

NF. = nicht finanziell

+ = vorhanden

- = nicht vorhanden oder nicht angegeben

? = möglicherweise vorhanden

V/1435/90 REV. 4

no

RECHTSVORSCHRIFTEN SOWIE
FINANZIELLE UND NICHTFINANZIELLE
BESTIMMUNGEN FÜR VERSCHIEDENE VERKEHRSMITTEL
IN EINIGEN MITGLIEDSTAATEN

MITGLIEDSTAAT	IRLAND				DANEMARK				PORTUGAL							
	NAT. F. NF.	REG. F. NF.	SOND. VOR. F. NF.		NAT. F. NF.	REG. F. NF.	SOND. VOR. F. NF.		NAT. F. NF.	REG. F. NF.	SOND. VOR. F. NF.		NAT. F. NF.	REG. F. NF.	SOND. VOR. F. NF.	
BUSSE	+	-	-	+	-	-	-	+	-	-	-	-	-	-	-	-
U-BAHNEN	+	-	-	+	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
EISENBAHNEN	+	-	-	-	-	-	-	+	-	-	-	-	-	-	-	-
LUFTFAHRZEUGE	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
SCHIFFE	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
TAXEN	-	-	-	+	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
PRIVATWAGEN	+	-	-	+	-	-	-	-	?	-	-	-	-	-	-	-
SONDERRAHDIENTSTE	+	-	-	+	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
INFRASTRUKTUR	-	-	-	+	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

NAT. = national

REG. = regional

SOND. VOR. = Sondervorschriften

F. = finanziell

NF. = nicht finanziell

+ = vorhanden

- = nicht vorhanden oder nicht angegeben

? = möglicherweise vorhanden

Vorschlag für eine
Richtlinie des Rates
über Mindestvorschriften zur Verbesserung der Mobilität und
sicheren Beförderung von in ihrer Bewegungsfähigkeit
beeinträchtigten Arbeitnehmern auf dem Weg
zwischen Wohnung und Arbeitsstätte

DER RAT DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN -

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Wirtschafts-
gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 118 a,

auf Vorschlag der Kommission⁽¹⁾, erstellt nach Anhörung des Beratenden
Ausschusses für Sicherheit, Arbeitshygiene und Gesundheitsschutz am
Arbeitsplatz,

in Zusammenarbeit mit dem Europäischen Parlament⁽²⁾,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses⁽³⁾,

in Erwägung nachstehender Gründe:

Artikel 118 a des Vertrages sieht vor, daß der Rat durch Richtlinien
Mindestvorschriften festlegt, die die Verbesserung insbesondere der
Arbeitsumwelt fördern, um die Sicherheit und die Gesundheit der
Arbeitnehmer verstärkt zu schützen.

Gemäß dem genannten Artikel wird in diesen Richtlinien auf verwaltungs-
mäßige, finanzielle oder rechtliche Auflagen, die der Gründung und
Entwicklung von kleinen und mittleren Unternehmen entgegenstehen
könnten, verzichtet.

Gemäß Titel I Ziffer 26 der Gemeinschaftscharta der sozialen Grund-
rechte der Arbeitnehmer müssen alle Behinderten, unabhängig von der
Ursache und Art ihrer Behinderung, konkrete ergänzende Maßnahmen,

(1) ABl.

(2) ABl.

(3) ABl.

die ihre berufliche und soziale Eingliederung fördern, in Anspruch nehmen können; diese Maßnahmen zur Verbesserung ihrer Lebensbedingungen müssen sich, je nach den Fähigkeiten der Betroffenen, insbesondere auf Zugänglichkeit, Mobilität und Verkehrsmittel erstrecken.

Existierende oder künftige gemeinschaftliche Rechtsvorschriften über den Schutz der Gesundheit und der Sicherheit von in ihrer Bewegungsfähigkeit beeinträchtigten Arbeitnehmern am Arbeitsplatz sind durch Vorschriften zu ergänzen, die darauf ausgerichtet sind, den Zugang dieser Arbeitnehmer zur Arbeit zu fördern und so die sie insbesondere bedrohenden Risiken auf dem Weg zwischen Wohnung und Arbeit zu mindern.

Es ist offensichtlich, daß Verkehrsmittel, die nicht den Bedürfnissen von in ihrer Bewegungsfähigkeit beeinträchtigten Arbeitnehmern entsprechen, für diesen Personenkreis Risiken für Sicherheit und Gesundheit in sich bergen.

Die in ihrer Bewegungsfähigkeit beeinträchtigten Arbeitnehmer müssen für den Weg zwischen Wohnung und Arbeitsstätte Verkehrsmittel in Anspruch nehmen können, ohne daß sich daraus für sie größere Risiken als für alle anderen Arbeitnehmer ergeben. Es gilt daher, Sicherheit und Gesundheit der in ihrer Bewegungsfähigkeit beeinträchtigten Arbeitnehmer in ihrer Arbeitsumgebung zu gewährleisten, indem die erforderlichen Maßnahmen ergriffen werden, um ihre sichere Beförderung auf dem Weg zwischen Wohnung und Arbeitsstätte zu ermöglichen.

Die Maßnahmen zur Verbesserung von Mobilität und Transport betreffen alle in ihrer Bewegungsfähigkeit beeinträchtigten Arbeitnehmer, unabhängig davon, ob die Ursache ihrer Beeinträchtigung in einer körperlichen Behinderung - hierzu zählen auch sensorielle Behinderungen - oder in einer geistigen Behinderung begründet ist.

Es bleibt den Mitgliedstaaten überlassen, zu wählen zwischen einerseits der Möglichkeit, daß den in ihrer Bewegungsfähigkeit beeinträchtigten Arbeitnehmern öffentliche Verkehrsmittel, vom Arbeitgeber organisierte Transportmaßnahmen oder Sonderfahrdienste zur Verfügung gestellt werden, und andererseits der Möglichkeit, Maßnahmen vorzusehen, um die Beförderung dieser Arbeitnehmer zu erleichtern, soweit diese Maßnahmen eine entsprechende Wirkung haben.

Es ist jedoch angezeigt, entsprechende Mindestvorschriften vorzusehen, um sicherzustellen, daß den in ihrer Bewegungsfähigkeit beeinträchtigten Arbeitnehmern in ausreichender Zahl Verkehrsmittel zur Verfügung stehen, die ihren spezifischen Bedürfnissen angepaßt sind; solche Vorschriften betreffen den Zugang zu den Verkehrseinrichtungen, die Zugänglichkeit der eingesetzten Verkehrsmittel, die Erleichterungen, die eine sichere Beförderung der in ihrer Bewegungsfähigkeit beeinträchtigten Arbeitnehmer gewährleisten sowie Hinweiseinrichtungen für die Benutzung der Verkehrsmittel.

Im Hinblick auf die Kosten einer Umgestaltung der Verkehrsmittel im Rahmen der Zielsetzung, sie für in ihrer Bewegungsfähigkeit beeinträchtigte Arbeitnehmer zugänglich zu machen, sind verschiedene, alternative Maßnahmen vorzusehen, die zum einen eine sichere Beförderung garantieren, zum anderen jedoch die erforderliche Flexibilität einräumen, um den jeweiligen Umständen des Einzelfalles angemessene Lösungen zu finden.

Übernimmt der Arbeitgeber die Beförderung der in seinem Betrieb beschäftigten Arbeitnehmer auf dem Weg zwischen Wohnung und Arbeitsstätte, ist eine Verpflichtung seinerseits vorzusehen, den besonderen Transportbedürfnissen der in ihrer Bewegungsfähigkeit beeinträchtigten Arbeitnehmer, Auszubildenden und Praktikanten, die in seinem Betrieb beschäftigt sind, Rechnung zu tragen.

In den meisten Mitgliedstaaten gibt es Sonderfahrdienste für Behinderte, die von öffentlichen oder privaten Stellen betrieben werden; aus wirtschaftlichen Gründen und in Einklang mit der globalen und kohärenten Politik der Kommission im Hinblick auf die wirtschaftliche und soziale Eingliederung von Behinderten ist es angebracht, diese Sonderfahrdienste vorrangig den am stärksten Behinderten vorzubehalten.

Besondere Aufmerksamkeit gebührt dem Problem der Schulung und Information von in ihrer Bewegungsfähigkeit beeinträchtigten Arbeitnehmern, damit sie die ihnen zur Verfügung gestellten Verkehrsmittel optimal nutzen können; im Rahmen derselben Zielsetzung ist eine Ausbildung des Personals der den in ihrer Bewegungsfähigkeit beeinträchtigten Arbeitnehmern zur Verfügung gestellten Verkehrsmittel vorzusehen, um die mit der Beförderung dieser Personen verbundenen Risiken zu mindern bzw. zu beseitigen.

Die Tatsache, daß den in ihrer Bewegungsfähigkeit beeinträchtigten Arbeitnehmern Verkehrsmittel zur Verfügung gestellt werden, die ihren speziellen Bedürfnissen angepaßt sind, darf keine zusätzliche finanzielle Belastung für diese Arbeitnehmer mit sich bringen. Dies hat auch für den Fall zu gelten, in dem in ihrer Bewegungsfähigkeit beeinträchtigte Arbeitnehmer aufgrund ihrer Behinderung einer Begleitperson oder eines Begleithundes bedürfen, um die öffentlichen Verkehrsmittel benutzen zu können.

Diese Richtlinie ist auch ein Beitrag zur teilweisen Realisierung der in der Entschließung des Europäischen Parlaments vom 16. September 1987 zur Beförderung von Behinderten und alten Menschen⁽⁴⁾ festgelegten Ziele. In dieser Entschließung wird auf die Bedeutung der Mobilität dieser Menschen hingewiesen, die schließlich die grundlegende Voraussetzung dafür ist, einen geeigneten Arbeitsplatz zu finden und diesen auch behalten zu können.

Um den spezifischen Bedürfnissen der in ihrer Bewegungsfähigkeit beeinträchtigten Arbeitnehmer zu entsprechen, erscheint es sinnvoll, daß bei Maßnahmen der gemeinschaftlichen Strukturfonds die Zielsetzungen dieser Richtlinie Berücksichtigung finden -

(4) ABl. Nr. C 281 vom 19.10.1987, S. 85

HAT FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

Diese Richtlinie bezweckt, die sichere Fortbewegung von in ihrer Bewegungsfähigkeit beeinträchtigten Personen zu erleichtern, um ihren Zugang zur Arbeitsstätte zu fördern.

Artikel 2

Im Sinne dieser Richtlinie gilt als:

- a) in seiner Bewegungsfähigkeit beeinträchtigter Arbeitnehmer, ein Arbeitnehmer, der aufgrund einer schweren körperlichen oder geistigen Behinderung besondere Schwierigkeiten bei der Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel hat.
- b) Verkehrsmittel
 - die öffentlichen Verkehrsmittel
 - die vom Arbeitgeber zur Verfügung gestellten Beförderungsmittel
 - die Sonderfahrdienste für Behinderte.

Artikel 3

Zur Verwirklichung der Ziele im Sinne von Artikel 1 ergreifen die Mitgliedstaaten

- a) die erforderlichen Maßnahmen, um die Verfügbarkeit und Zugänglichkeit der Verkehrsmittel zu gewährleisten, wobei sie die Möglichkeiten der Austauschbarkeit der Verkehrsmittel berücksichtigen, oder
- b) alle Maßnahmen, die die Beförderung von in ihrer Bewegungsfähigkeit beeinträchtigten Arbeitnehmern erleichtern, soweit diese die gleiche Wirkung wie die in a) genannten Maßnahmen haben.

Die den in ihrer Bewegungsfähigkeit beeinträchtigten Arbeitnehmern zur Verfügung gestellten Verkehrsmittel müssen den Mindestvorschriften im Anhang entsprechen.

Artikel 4

Die Mitgliedstaaten treffen Maßnahmen

- a) zur Schulung der in ihrer Bewegungsfähigkeit beeinträchtigten Arbeitnehmer in Fragen der Mobilität und Sicherheit bei den von ihnen unternommenen Fahrten;
- b) zur erforderlichen Ausbildung des Personals der öffentlichen Verkehrsbetriebe, dessen Aufgabe es ist, den in ihrer Bewegungsfähigkeit beeinträchtigten Arbeitnehmern in den ihnen zur Verfügung gestellten Verkehrsmitteln behilflich zu sein;
- c) zur Information und Beratung der in ihrer Bewegungsfähigkeit beeinträchtigten Arbeitnehmer.

Artikel 5

Bedarf ein in seiner Bewegungsfähigkeit beeinträchtigter Arbeitnehmer der Hilfe einer Begleitperson oder irgendeiner anderen Form der Hilfe, um sich fortzubewegen, so sorgen die Mitgliedstaaten dafür, daß sich daraus keine zusätzlichen finanziellen Belastungen für diese Arbeitnehmer ergeben.

Artikel 6

Die Kommission erstattet dem Europäischen Parlament, dem Rat sowie dem Wirtschafts- und Sozialausschuß alle zwei Jahre Bericht über die Durchführung der in den Artikeln 3, 4 und 5 vorgesehenen Maßnahmen durch die Mitgliedstaaten.

Artikel 7

Gegenwärtig bereits geltende oder künftige einzelstaatliche Rechtsvorschriften sowie Gemeinschaftsbestimmungen, die im Hinblick auf eine sichere Beförderung der in ihrer Bewegungsfähigkeit beeinträchtigten Arbeitnehmer vorteilhafter sind, bleiben unberührt.

178/91

Artikel 8

Die Mitgliedstaaten erlassen die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften, um dieser Richtlinie

- a) bis spätestens 31. Juli 1992 nachzukommen, indem sie in bezug auf die in Artikel 3 und 4 genannten Maßnahmen einen Zeitplan für ihre Anwendung bis spätestens 31. Dezember 1999 vorlegen;
- b) in bezug auf die in Artikel 5 vorgesehenen Maßnahmen bis spätestens 31. Dezember 1992 nachzukommen, damit diese Maßnahmen bis spätestens 31. Dezember 1994 umgesetzt werden können.

Sie setzen die Kommission unverzüglich davon in Kenntnis.

Wenn die Mitgliedstaaten die im ersten Absatz genannten Vorschriften erlassen, nehmen sie in diesen Vorschriften selbst oder bei der amtlichen Bekanntmachung auf diese Richtlinie Bezug. Sie regeln die Einzelheiten dieser Bezugnahme.

Artikel 9

Diese Richtlinie ist an alle Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am

Im Namen des Rates
Der Präsident

ANHANG

Mindestvorschriften
(Artikel 3.a)

Vorbemerkung

Die in diesem Anhang vorgesehenen Verpflichtungen gelten jedesmal dann, wenn die spezifischen Merkmale des betreffenden öffentlichen Verkehrsmittels oder seiner Infrastruktur dies erfordern.

I. ZUGANG ZU DEN TRANSPORTEINRICHTUNGEN

Für die in ihrer Bewegungsfähigkeit beeinträchtigten Arbeitnehmer sind Verkehrsmittel bereitzustellen, die es ermöglichen, ihren spezifischen Transportbedürfnissen zu entsprechen. Voraussetzung hierfür ist eine genügende Zahl von verfügbaren Transportmitteln, eine ausreichende Fahrtenfrequenz sowie entsprechende Fahrpläne.

II. VERKEHRSMITTEL FÜR IN IHRER BEWEGUNGSFÄHIGKEIT BEEINTRÄCHTIGTE ARBEITNEHMER

Die folgenden Mindestvorschriften betreffen die Umsetzung der Bestimmungen in Ziffer I.

a) Die sichere Zugänglichkeit der für in ihrer Bewegungsfähigkeit beeinträchtige Arbeitnehmer bereitgestellten Verkehrsmittel wäre in bezug auf den Ein- und Ausstieg durch eine der folgenden drei alternativen Lösungen sicherzustellen:

- entweder durch eine technische Hilfe, z. B. eine Hubvorrichtung, die in das Verkehrsmittel integriert ist, wie dies insbesondere bei Niederflurfahrzeugen der Fall ist,

- oder durch eine technische Hilfe, die sich außerhalb des Verkehrsmittels, insbesondere auf dem Bahnsteig oder an der Bushaltestelle befindet, z. B. bewegliche Rampen, Hubwagen, Klappbrücken usw.
 - oder durch persönliche Hilfestellung, die durch eigens hierfür geschultes Personal des jeweiligen Verkehrsbetriebes erfolgt.
- b) Mindestens ein Ein- und Ausstieg muß derart beschaffen sein, daß in ihrer Bewegungsfähigkeit beeinträchtigte Personen vollkommen sicher ein- und aussteigen können.
- c) Voraussetzung für die Zugänglichkeit ist die Vereinbarkeit des betreffenden Verkehrsmittels mit der jeweiligen Infrastruktur, so daß der sichere Zugang von in ihrer Bewegungsfähigkeit beeinträchtigten Arbeitnehmern zu diesem Verkehrsmittel gewährleistet ist.

III. TRANSPORTERLEICHTERUNGEN FÜR IN IHRER BEWEGUNGSFÄHIGKEIT BEEINTRÄCHTIGTE ARBEITNEHMER

Im Innern des Verkehrsmittels sind für in ihrer Bewegungsfähigkeit beeinträchtigte Arbeitnehmer entsprechend den spezifischen Bedürfnissen ihrer Behinderungen insbesondere vorzusehen

- eine ausreichende Zahl von reservierten Plätzen an geeigneten Stellen,
- Gänge und
- sanitäre Einrichtungen.

IV. HINWEISEINRICHTUNGEN

Hinweiseinrichtungen für die Benutzung von Verkehrsmitteln, die für in ihrer Bewegungsfähigkeit beeinträchtigte Arbeitnehmer bereitgestellt werden, sowie der Zugang zu ihren Infrastrukturen haben den spezifischen Bedürfnissen der unterschiedlichen Gruppen von in ihrer Bewegungsfähigkeit beeinträchtigten Arbeitnehmern Rechnung zu tragen.

07.06.91

**Beschluß
des Bundesrates**

zum

Vorschlag für eine Richtlinie des Rates über Mindest-
vorschriften zur Verbesserung der Mobilität und sicheren
Beförderung von in ihrer Bewegungsfreiheit beeinträchtigten
Arbeitnehmern auf dem Weg zwischen Wohnung und Arbeitsstätte

KOM(90) 588 endg.; Ratsdok. 4315/91

Der Bundesrat hat in seiner 631. Sitzung am 7. Juni 1991 zu der Vorlage wie folgt Stellung genommen:

1. Der Bundesrat begrüßt die Initiative der EG-Kommission zur Verbesserung der Mobilität und sicheren Beförderung von in ihrer Bewegungsfreiheit beeinträchtigten Arbeitnehmern auf dem Weg zwischen Wohnung und Arbeitsstätte als Beitrag zur wirtschaftlichen und sozialen Integration Behinderter.
2. Der Bundesrat hat rechtliche Bedenken hinsichtlich der Anwendung von Artikel 118 a EWGV als Rechtsgrundlage. Auch bei sozialpolitisch wünschenswerten Erweiterungen des Vorschlags ist dieser Gesichtspunkt zu berücksichtigen.
3. Er begrüßt den von der EG-Kommission vorgelegten Vorschlag als einen weiteren Schritt zur Umsetzung des Aktionsprogrammes zur Anwendung der Gemeinschaftscharta der sozialen Grundrechte. Er teilt die Auffassung der EG-Kommission, daß zur sozialen Dimension der Vervollständigung

...

des Binnenmarktes auf jeden Fall die gesellschaftliche und wirtschaftliche Eingliederung der Behinderten gehört (Beschluß des Bundesrates vom 8. April 1990 - BR-Drucksache 717/89).

4. Der Bundesrat sieht in der Erleichterung der Teilnahme Behinderter am Verkehr einen wesentlichen Beitrag für den Abbau materieller und immaterieller Hürden. Um allen Behinderten mit eingeschränkter Mobilität eine sichere Teilnahme am Verkehr zu gewährleisten, müssen gemeinsame Ziele und harmonisierte Normen festgelegt werden.
5. Der Bundesrat ist der Auffassung, daß die Begriffe "Behinderte/Schwerbehinderte" in allen Mitgliedstaaten einheitlich definiert werden sollten, um die Vergleichbarkeit anzustrebender behindertenspezifischer Hilfs- und Integrationsmaßnahmen zu ermöglichen. Dies gilt gleichfalls für den Richtlinienvorschlag, der für den "in seiner Bewegungsfreiheit beeinträchtigten Arbeitnehmer" gelten soll.
6. Integrationspolitisch hält es der Bundesrat für erforderlich, daß in allen Mitgliedstaaten der Gemeinschaft ein einheitlicher Behindertenausweis eingeführt wird, damit Behinderte ihre gesundheitliche Beeinträchtigung für die Inanspruchnahme der für sie geschaffenen besonderen Fördermaßnahmen nachweisen können.
7. Der Bundesrat verweist zu Artikel 3 des Richtlinienvorschlages auf das Prinzip der Subsidiarität, zumal der von dieser Vorlage betroffene öffentliche Personennahverkehr primär regional oder lokal organisiert ist. Da es danach den zuständigen Behörden überlassen bleiben soll, die Mittel zur Zielerreichung selbst zu wählen, erhebt der Bundesrat Bedenken gegen die detailliert vorgegebenen

Maßnahmen, die als Mindestvorschriften zur Verwirklichung der Ziele in Artikel 3 aufgeführt sind. Es muß nach Auffassung des Bundesrates den Verkehrsträgern überlassen bleiben, den Einsatz sowie den Umfang geeigneter Mittel zur Zielerreichung anhand ihrer regionalen Beförderungssituation selbst zu bestimmen.

Die im Anhang aufgeführten Mindestvorschriften für die Anforderungen an Verkehrsmittel sollten deshalb lediglich empfehlenden Charakter haben.