

Kleine Anfrage

**der Abgeordneten Dr. Ilja Seifert, Dr. Gregor Gysi und der Gruppe
der PDS/Linke Liste**

Nachteilsausgleiche für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen

Zum 1. Januar 1994 wurde die Mineralölsteuer erhöht. Das hat u. a. zur Folge, daß Menschen, die öffentliche Verkehrsmittel gar nicht oder nur sehr eingeschränkt benutzen können, mit zusätzlichen Kosten belastet werden. Für viele der ca. 8 Millionen Menschen mit Behinderungen in der Bundesrepublik Deutschland ist der private Pkw das einzige Verkehrsmittel, mit dem sie sich über einige Entfernung (häufig sind schon wenige hundert Meter ohne Auto nicht zu bewältigen) außerhalb ihrer Wohnung bewegen können. Der private Pkw ist ihnen – meist neben dem Rollstuhl – das entscheidende Hilfsmittel zur relativ normalen Teilnahme am gesellschaftlichen Leben. Selbst im privaten und familiären Bereich kann Begegnung außerhalb der Wohnung häufig nur über Pkw-Fahrten erfolgen. Insofern hat jede Erhöhung des Benzin- bzw. Dieselkraftstoffpreises unmittelbare Auswirkungen auf die täglichen Lebensbedingungen von mobilitätseingeschränkten Menschen. Es erhöhen sich für sie die Kosten für das Einkaufen ebenso wie die für den Weg zur Arbeit, für die Teilnahme an kulturellen oder sportlichen Ereignissen, für das Reisen, für aktive, ehrenamtliche Arbeit in Selbsthilfegruppen und Verbänden sowie für alltägliche Kontakte mit Familienangehörigen, Freunden und Bekannten außerhalb der eigenen Wohnung. Da diese Menschen nicht oder nur in sehr wenigen Fällen auf öffentliche Verkehrsmittel ausweichen können (weder im Nah- noch im Fernverkehr), bringt jede Mineralölsteuer-Erhöhung eine Verschlechterung ihrer Lebensqualität mit sich, wenn nicht geeignete Ausgleichsmaßnahmen die individuell unbeeinflußbaren Nachteile kompensieren. Ausdrücklich sei an dieser Stelle gesagt, daß auch die meisten Menschen, deren Mobilität eingeschränkt ist, nicht prinzipiell gegen Mineralölsteuer-Erhöhungen sind. Häufig werden sie aus umweltverantwortlichen Aspekten sogar ausdrücklich befürwortet, allerdings stets in Verbindung mit der Forderung nach Nachteilsausgleichen für diejenigen, die auf absehbare Zeit keine Umsteigemöglichkeiten auf öffentliche Verkehrsmittel haben.

In diesem Zusammenhang steht auch ein zweiter Aspekt erneut in der Diskussion innerhalb von Betroffenenverbänden: die Frage

der öffentlichen Förderung der Anschaffung eines privaten Pkw für nichtberufstätige Menschen mit Behinderungen. Nach den gegenwärtig gültigen gesetzlichen Regelungen haben nur ca. eine Million Schwerbehinderter, die noch einen Arbeitsplatz haben, formal Anspruch auf Förderung der Anschaffung eines privaten Pkw. Das bedeutet, daß nur ein sehr kleiner Teil Schwerbehinderter diese Fördermöglichkeit beanspruchen kann. Alle anderen, darunter Kinder und Jugendliche, aber auch Erwachsene mit (geistigen und körperlichen) Beeinträchtigungen, deren Angehörige oder ständige Begleiter/Begleiterinnen das Fahrzeug führen, als auch Menschen, die keine bezahlte Arbeit (mehr) haben, können diesen Anspruch nicht geltend machen. Abgesehen von dem Teufelskreis, daß viele ohne Auto nie zu einer Arbeitsstelle gelangen, ohne Arbeitsstelle sich aber weder ein eigenes Auto leisten noch einen Zuschuß beantragen können, stellt die ausschließlich auf Erwerbstätigkeit orientierte Unterstützung beim Erwerb eines Pkw eine Einschränkung der Lebensqualität dar, die die realen Möglichkeiten und Bedürfnisse von Menschen mit Behinderungen weitgehend außer acht läßt.

Aus diesen Gründen fragen wir die Bundesregierung:

1. Wie hoch ist die Summe, die im Rahmen der eventuell geltend zu machenden Aufwendungen für die Anschaffung eines privaten Pkw von den ca. eine Million schwerbehinderten Arbeitnehmern in den Jahren 1990, 1991 sowie 1992 geltend gemacht worden sind?
2. Bestätigt die Bundesregierung die Berechnungen von Deko-Experten, daß bei einer jährlichen Laufleistung von 16 500 km ein Autohalter zwischen 320 bis 720 DM mehr bezahlen muß, und ist der Bundesregierung bekannt, daß die durchschnittliche Höhe einer Erwerbsunfähigkeitsrente in Ostdeutschland ca. 850 DM beträgt, damit also fast die gesamte Rente für den Betrieb des Kfz gebraucht wird, wobei noch nicht einmal berücksichtigt ist, daß Menschen mit Behinderungen in der Regel ihren Pkw mehr als durchschnittlich beanspruchen?
3. Wie bewertet die Bundesregierung die Tatsache, daß in die Berechnung der Mehraufwendungen per 1. Januar 1994 noch nicht der Anstieg der Werkstatt- und Wartungskosten sowie der Ersatzteilpreise berücksichtigt wurde, und wie will sie das gegebenenfalls kompensieren?
4. Welche Konsequenzen für die Mobilität schwerbehinderter Menschen erwartet die Bundesregierung, wenn man davon ausgeht, daß insbesondere schwerbehinderte Erwerbsunfähigkeitsrentner keine Mehraufwendungen über Steuererklärungen geltend machen können?
5. Wie wird die Bundesregierung Menschen mit anerkannter Mobilitäteinschränkung die durch die Mineralölsteuererhöhung zum 1. Januar 1994 entstehenden zusätzlichen Kosten kompensieren?

6. Welche Maßnahmen hat die Bundesregierung eingeleitet, um den Ländern und Kommunen ihrerseits zu helfen, den Menschen mit Mobilitätseinschränkungen Nachteilsausgleiche für die entstehenden zusätzlichen Aufwendungen zu ermöglichen?
7. Wie nahm der Beauftragte der Bundesregierung für die Belange der Menschen mit Behinderungen Einfluß auf die Kompensation der behinderungsbedingten Nachteile, die aus der Mineralölsteuer-Erhöhung entstehen?
8. Über welche konkreten, auf wissenschaftlichen Untersuchungen beruhenden Fakten verfügt die Bundesregierung, denen der finanzielle Umfang der Aufwendungen zu entnehmen ist, die mobilitätseingeschränkte Menschen haben?
 - 8.1 Wie viele Kilometer werden von mobilitätseingeschränkten Menschen durchschnittlich täglich, wöchentlich, monatlich bzw. jährlich mit dem eigenen Pkw zurückgelegt?
 - 8.2 Wie viele Kilometer werden von besonders aktiven Menschen mit Mobilitätseinschränkungen täglich, wöchentlich, monatlich bzw. jährlich mit dem eigenen Pkw zurückgelegt (hier bitte keine Durchschnittszahlen)?
 - 8.3 Wie viele Menschen mit Mobilitätseinschränkungen nutzen außerhalb ihrer Wohnung ausschließlich bzw. vorwiegend den eigenen Pkw zur Fortbewegung?
 - 8.4 Wie viele Kilometer werden von mobilitätseingeschränkten Menschen durchschnittlich pro Tag, pro Woche, pro Monat bzw. pro Jahr mit Behindertenfahrdiensten zurückgelegt?
 - 8.5 Wie viele mobilitätseingeschränkte Menschen nutzen außerhalb ihrer Wohnung ausschließlich bzw. vorwiegend Behindertenfahrdienste zur Fortbewegung?
 - 8.6 Wie viele mobilitätseingeschränkte Menschen sind überhaupt berechtigt, Behindertenfahrdienste in Anspruch zu nehmen (bitte aufgeschlüsselt nach Bundesländern)?
 - 8.7 Wie viele Berechtigte nehmen diese Behindertenfahrdienste tatsächlich in Anspruch (bitte aufgeschlüsselt nach Bundesländern und nach Häufigkeit der Inanspruchnahme)?
 - 8.8 Wie hoch sind die Kosten, die mobilitätseingeschränkte Menschen durchschnittlich pro Monat für Fahrten mit dem eigenen Pkw bzw. mit Taxen ausgeben?
 - 8.9 Wie hoch ist der Anteil dieser Kosten am verfügbaren Familieneinkommen?
 - 8.10 Wie hoch sind diese Kosten bei besonders aktiven Menschen mit Mobilitätseinschränkungen (hier bitte keine Durchschnittszahlen)?
 - 8.11 Wie hoch schätzt die Bundesregierung den durch die Mineralölsteuer-Erhöhung entstehenden Mehraufwand für diese Personen?

- 8.12 Auf welche wissenschaftlichen Untersuchungen stützt sich die Bundesregierung bei der Beantwortung dieser Fragen?
 - 8.13 Wird die Bundesregierung in absehbarer Zeit weitere, u. U. detailliertere Untersuchungen in Auftrag geben?
 - 8.14 Welche Behindertenverbände wird die Bundesregierung konsultieren, um die Aufgabenstellungen weiterer Untersuchungen zu diesem Themenkomplex so praxisnah wie möglich zu formulieren und den beauftragten Instituten bzw. Wissenschaftlern kompetente, selbst betroffene Partner/Partnerinnen zur Seite zu stellen?
9. Falls die Bundesregierung die detaillierte Angabe zur Frage 8 nicht geben kann, ist sie bereit, entsprechende Untersuchungen und Forschungen unter Beteiligung von Behindertenverbänden vornehmen zu lassen?
10. Plant die Bundesregierung Programme oder Modelle, die es Menschen mit Behinderungen oder anderen Mobilitätseinschränkungen in Zukunft erleichtern werden, sich auch dann einen geeigneten, angemessenen Pkw anzuschaffen, wenn er nicht unmittelbar zur Berufsausübung gebraucht wird?
11. Wie beabsichtigt die Bundesregierung auf immer lauter werdende Forderungen von Behindertenverbänden, Selbsthilfegruppen und betroffenen Angehörigen einzugehen, Pkw-Zuschüsse beispielsweise auch an Eltern geistig Behindter bzw. an Angehörige körperlich Behindter zu zahlen, die auch unter Ausnutzung aller technischen Hilfsmittel nicht in der Lage sind, selbst Autos zu steuern?
12. Wie hoch sind gegenwärtig die Mittel, die von Bund, Ländern und Gemeinden als Zuschuß zur Anschaffung von Pkw gewährt werden (bitte aufgeschlüsselt auf die letzten zehn Jahre)?
13. Wie hoch schätzt die Bundesregierung den Mehraufwand, wenn zukünftig nicht nur berufstätige Menschen mit Behinderungen Anspruch auf einen Zuschuß zur Anschaffung eines Pkw bekommen?
14. Beabsichtigt die Bundesregierung, zumindest einen Teil der durch die Mineralölsteuer-Erhöhung zusätzlichen Einnahmen zur Förderung des behindertengerechten Ausbaus des öffentlichen Personenverkehrs zu nutzen?
- 14.1 Wenn ja, wie hoch ist der Anteil?
 - 14.2 Wenn nein, wie hoch ist der Anteil aus der bereits bestehenden Mineralölsteuer, der zweckgebunden dem behindertengerechten Ausbau des öffentlichen Personenverkehrs zufließt?
15. Stellt die Bundesregierung einen Teil der Mehreinnahmen, die aus der Mineralölsteuer-Erhöhung folgen, den Kommunen zur weiteren Ausgestaltung von Behindertenfahrdiensten zur Verfügung?

15.1 Wenn ja, wie hoch ist der Anteil?

15.2 Wenn nein, wie hoch ist der Anteil aus der bereits bestehenden Mineralölsteuer?

Bonn, den 12. Januar 1994

Dr. Ilja Seifert

Dr. Gregor Gysi und Gruppe

