

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Ilja Seifert, Dr. Gregor Gysi
und der Gruppe der PDS/Linke Liste
— Drucksache 12/6601 —**

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. Dieselpreispreises 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 unbeflüßbaren Nachteile kompensieren. Ausdrücklich sei an dieser Stelle gesagt, daß auch die meisten Menschen, deren Mobilität eingeschränkt ist, nicht prinzipiell gegen Mineralölsteuer-Erhöhlungen 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

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Arbeit und Sozialordnung vom 31. Januar 1994 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

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.

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?

Der Bundesregierung liegen keine Erkenntnisse über die Aufwendungen vor, die von schwerbehinderten Arbeitnehmern geltend gemacht wurden. Im übrigen wird zu den der Kleinen Anfrage vorangestellten Bemerkungen darauf hingewiesen, daß die Zahl der Schwerbehinderten in Deutschland rd. 6,5 Mio. beträgt. Davon ist rd. 3,4 Mio. Schwerbehinderten das Merkzeichen „G“ (gehbehindert) zuerkannt worden (Stand: 31. Dezember 1992). Von diesem Personenkreis ist wiederum nur ein Teil auf die regelmäßige Benutzung eines privaten Personenkraftwagens angewiesen.

2. Bestätigt die Bundesregierung die Berechnungen von Dekaperten, 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?

Nach Mitteilung des Postrentendienstes für Januar 1994 betrug der durchschnittliche Rentenzahlungsbetrag der Renten wegen Erwerbsunfähigkeit in der Rentenversicherung der Arbeiter und der Angestellten in den neuen Bundesländern zum 1. Januar 1994 1 181 DM. Über weitergehende Erkenntnisse zur Beantwortung der Fragen verfügt die Bundesregierung nicht.

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 Mobilitätseinschränkung 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?

Die Beauftragte der Bundesregierung für die Belange der Behinderten hat sich im Rahmen der Beratungen des „Gesetzes über Maßnahmen zur Bewältigung der finanziellen Erblasten im Zusammenhang mit der Herstellung der Einheit Deutschlands, zur langfristigen Sicherung des Aufbaus in den neuen Ländern, zur Neuordnung des bundesstaatlichen Finanzausgleichs und zur Entlastung der öffentlichen Haushalte (FKPG)“ sowie der „Gesetze zur Umsetzung des Spar-, Konsolidierungs- und Wachstumsprogramms (1. und 2. SKWPG)“ frühzeitig dafür eingesetzt, daß angemessene Nachteilsausgleiche für behinderte Menschen weiterhin sichergestellt sind.

Hinsichtlich der Auswirkungen der inzwischen erfolgten Mineralölsteuererhöhung hat er das Bundesministerium der Finanzen darum gebeten, zugunsten des Personenkreises, der aufgrund von Behinderungen besonders auf ein Kraftfahrzeug angewiesen ist, eine Anpassung der bestehenden Nachteilsausgleiche vorzunehmen, und in diesem Zusammenhang zudem eine Prüfung erbeten, inwieweit Behinderte, die nicht über steuerliche Abzugsmöglichkeiten verfügen, anderweitig entlastet werden können. Das Ergebnis der Prüfung steht noch aus.

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?
- 8.8 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?

Aus einer 1991 durchgeführten Befragung der Technischen Universität Dresden in vier Städten der neuen Bundesländer und einer Zusatzbefragung im „System repräsentativer Verkehrsbefragungen (SrV-Plus 1991)“ mit Grundgesamtheiten von 95 bzw. 663 Personen ergeben sich gebietsbezogene Anhaltspunkte für das Mobilitätsverhalten und die Verkehrsmittelbenutzungsstruktur von älteren und behinderten Personen. Danach unterscheidet sich die Jahresfahrleistung der Pkw bei Nichtbehinderten, Gehbehinderten und Rollstuhlfahrern nur geringfügig; lediglich bei Sehgeschädigten und Rentnern ist eine wesentlich geringere Jahresfahrleistung der Pkw zu verzeichnen.

Die Erkenntnisse lassen sich aber nicht auf die gesamte Bundesrepublik Deutschland übertragen. Eine differenzierte Untersuchung zur Situation älterer, behinderter und mobilitätseingeschränkter Personen im Verkehr als Teil einer Gesamterhebung wird befürwortet. Die Bundesregierung verfügt über keine Erkenntnisse, die differenziertere Antworten zu den Fragen ermöglichen.

- 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)?

Zur Nutzung der Behindertenfahrdienste auf örtlicher oder regionaler Ebene liegen der Bundesregierung keine Zahlen vor. Derzeit läuft eine vom Bundesministerium für Familie und Senioren geförderte bundesweite Erhebung zur Bestandsaufnahme der Fahrdienstangebote in den Landkreisen und kreisfreien Städten; die Ergebnisse sollen in diesem Jahr zur Verfügung stehen.

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 Behinderter bzw. an Angehörige körperlich Behinderter zu zahlen, die auch unter Ausnutzung aller technischen Hilfsmittel nicht in der Lage sind, selbst Autos zu steuern?

Im Rahmen des sozialen Entschädigungsrechts können Beschädigte unter bestimmten Voraussetzungen nach § 11 Abs. 3 des Bundesversorgungsgesetzes in Verbindung mit der Orthopädieverordnung (OrthV) Zuschüsse erhalten zu den Kosten für die Beschaffung und Instandhaltung eines Motorfahrzeuges, für Zusatzgeräte, automatische Getriebe und sonstige Änderungen von Bedienungseinrichtungen in Motorfahrzeugen, andere Änderungen an einem Motorfahrzeug sowie die Anmietung bzw. den Erwerb oder die Herstellung einer Abstellmöglichkeit für ein Motorfahrzeug.

Nach Schätzung wurden für die aufgeführten Leistungen insgesamt ausgegeben:

im Jahre	Mio. DM
1984	28,71
1985	28,21
1986	27,72
1987	27,26
1988	26,73
1989	27,13
1990	27,23
1991	27,97
1992	30,54
1993	27,42

Hilfe zur Anschaffung eines Pkw, der zur Teilnahme am Leben in der Gemeinschaft benötigt wird, wird unter den Voraussetzungen des § 40 Abs. 1 Nr. 2 Bundessozialhilfegesetz in Verbindung mit § 8 Eingliederungshilfeverordnung geleistet. Die Hilfe bezieht sich nach § 9 Abs. 2 Nr. 11 und § 10 Abs. 6 Eingliederungshilfeverordnung auf die Erstanschaffung des Kraftfahrzeuges, aber auch auf behindertengerechte Ausstattung, Instandhaltung und Betriebskosten, sofern Behinderte nicht in der Lage sind, dafür alleine zu sorgen. Die von Einkommen und Vermögen abhängige Hilfe wird in angemessenem Umfang geleistet, wenn Behinderte wegen Art und Schwere ihrer Behinderung zum Zwecke ihrer Eingliederung auf die Benutzung des Kraftfahrzeuges angewiesen sind. Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts müssen bei nicht berufstätigen Behinderten die Gründe für

die Beschaffung eines Kraftfahrzeuges mindestens vergleichbar gewichtig sein wie eine Benutzung zur Eingliederung ins Arbeitsleben. Dazu gehört, daß die Eingliederung in die Gemeinschaft eine ständige und nicht nur vereinzelte und gelegentliche Benutzung eines Personenkraftwagens erfordert. Sind Behinderte nicht selbst in der Lage, das Kraftfahrzeug zu bedienen und müssen sie durch Dritte (z. B. Eltern) gefahren werden, steht es nach § 8 Abs. 3 Eingliederungshilfeverordnung im pflichtgemäßen Ermessen der Sozialhilfeträger, in besonderen Einzelfällen gleichwohl Hilfe zur Beschaffung zu leisten. Anspruchsberechtigt sind auch in diesen Fällen die Behinderten; sie erhalten die Hilfe. Die Träger der Sozialhilfe entscheiden über die Leistung von Kraftfahrzeughilfe in eigener Verantwortung:

Entsprechende Leistungen erbringen auch die Träger der gesetzlichen Unfallversicherung und die Kriegsopferfürsorge für den Personenkreis, für den sie zuständig sind.

Von den Hilfen nach dem Bundessozialhilfegesetz zu trennen sind die kommunalen Fahrdienste für Behinderte, für deren Inanspruchnahme eine Kostenübernahme in Betracht kommen kann, wenn Behinderte wegen Art und Schwere ihrer Behinderung von der Möglichkeit der unentgeltlichen Benutzung öffentlicher Nahverkehrsmittel keinen Gebrauch machen können. Voraussetzung dafür ist, daß kein vorrangiger Sozialleistungsträger verpflichtet ist und die Fahrt im Einzelfall erforderlich ist, um die Aufgabe der Eingliederungshilfe zu erfüllen, eine drohende Behinderung zu verhüten oder eine vorhandene Behinderung oder deren Folgen zu mildern und den Behinderten in die Gesellschaft einzugliedern (§ 39 Abs. 3 BSHG).

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)?

Kraftfahrzeughilfe zur beruflichen Eingliederung nach Kraftfahrzeughilfe-Verordnung umfaßt Leistungen zur Beschaffung eines Kraftfahrzeuges, für eine behinderungsgerechte Zusatzausstattung und zur Erlangung einer Fahrerlaubnis. Die Leistungen nach der Verordnung werden als Zuschüsse (§ 3) und als Darlehen (§ 9) durch die Träger der gesetzlichen Unfallversicherung, der gesetzlichen Rentenversicherung, der Kriegsopferfürsorge und der Bundesanstalt für Arbeit sowie den Trägern der begleitenden Hilfe im Arbeits- und Berufsleben nach dem Schwerbehindertengesetz erbracht.

Die gewerblichen Berufsgenossenschaften sind für etwa drei Viertel aller in der allgemeinen gesetzlichen Unfallversicherung versicherten Personen zuständig. Für die Kraftfahrzeughilfen, die sie als Rehabilitationsmaßnahmen erbracht haben, liegen Angaben über die Höhe der erbrachten Leistungen nicht vor; als Anzahl der Maßnahmen wurde dokumentiert:

Jahr	Anzahl der Maßnahmen
1983	1 102
1984	1 192
1985	1 134
1986	1 326
1987	1 453
1988	1 349
1989	1 436
1990	1 283
1991	1 109
1992	1 114

Die Träger der gesetzlichen Rentenversicherung erbrachten im Rahmen der Kraftfahrzeughilfe-Verordnung Hilfen zur Erlangung einer Fahrerlaubnis, zur Kfz-Erstbeschaffung mit/ohne behinderungsbedingter Sonderausstattung sowie zu Reparaturen/Beschaffungen behinderungsbedingter Sonderausstattungen. Daten über die Aufwendungen stehen nicht gesondert zur Verfügung.

Jahr	Anzahl
1984	3 240
1985	2 646
1986	2 746
1987	3 668
1988	3 432
1989	3 201
1990	2 767
1991	3 396
1992	4 130

Die Bundesanstalt für Arbeit erbrachte in den Jahren 1990 bis 1992 Leistungen nach der Kraftfahrzeughilfe-Verordnung im folgenden Umfang:

Jahr	Mio. DM
1990	20,46
1991	24,97
1992	28,10

Aus den Einnahmen der Hauptfürsorgestellen wurden als Hilfen zum Erreichen des Arbeitsplatzes geleistet:

Jahr	alte Bundesländer		neue Bundesländer	
	Mio. DM	Anzahl Behinderte	Mio. DM	Anzahl Behinderte
1984	5,3	–	–	–
1985	5,4	–	–	–
1986	3,7	–	–	–
1987	4,7	–	–	–
1988	6,1	984	–	–
1989	4,9	949	–	–
1990	5,3	986	–	–
1991	5,1	970	0	0
1992	7,0	1 035	0,1	10

Im übrigen wird auf die Beantwortung der Frage 10 hingewiesen; weitere Erkenntnisse liegen der Bundesregierung nicht vor.

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?

Der Bundesregierung liegen keine Daten vor, die eine Schätzung ermöglichen würden.

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?

Die Anhebung der Mineralölsteuer zum 1. Januar 1994 ist gesetzlich nicht an bestimmte Verwendungszwecke gebunden.

Demgegenüber beruht die Finanzausstattung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) auf einer Zweckbindung von Teilen des Mineralölsteueraufkommens für Investitionshilfen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (§§ 1 und 10 Abs. 1 GVFG). Eine der gesetzlich fixierten allgemeinen Voraussetzungen für den Einsatz von GVFG-Fördermitteln ist seit 1992 auch die Berücksichtigung der Belange Behinderter, alter Menschen und anderer Personen mit Mobilitätsbeeinträchtigungen. Ein fester Anteil der Fördermittel ist dafür nicht festgeschrieben; eine solche Festschreibung oder andere der erfragten Festlegungen sind auch nicht vorgesehen.

