

Kleine Anfrage

**der Abgeordneten Klaus-Jürgen Warnick, Petra Bläss, Dr. Dagmar Enkelmann,
Dr. Christa Luft, Dr. Winfried Wolf, Dr. Gregor Gysi und der Gruppe der PDS**

Beseitigung rechtlicher und sicherheitstechnischer Diskriminierungen für Rollstuhlbenutzerinnen und -benutzer sowie Menschen mit anderen Behinderungen

Zahlreiche Hinweise von Behindertenorganisationen machen seit längerem darauf aufmerksam, und eine von der PDS-Bundestagsgruppe und der Berliner PDS-Fraktion am 17. März 1997 durchgeführte öffentliche Anhörung im Berliner Abgeordnetenhaus zu verkehrspolitischen Fragen im zukünftigen Regierungsviertel zeigte es in aller praktischen Schärfe, daß Menschen, die zur Fortbewegung auf den Rollstuhl angewiesen sind, in hohem Maße daran gehindert werden, Veranstaltungen innerhalb öffentlicher Gebäude, die angeblich „behindertengerecht“ ausgestattet sein sollen, in Gruppen gemeinsam zu besuchen bzw. mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu fahren. Als Gründe werden baupolizeiliche bzw. andere Sicherheitsbestimmungen genannt. In der Praxis hat das diskriminierende Auswirkungen. So dürfen sich in bestimmten öffentlichen Gebäuden (Theatern, Kinos usw.), die als „behindertengerecht“ konzipiert sind, nicht mehr als zwei Rollstuhlbenutzerinnen und -benutzer gleichzeitig aufhalten. In anderen – beispielsweise im Berliner Abgeordnetenhaus – ist die Anzahl auf 5 (fünf) begrenzt. Das führt unweigerlich dazu, daß Rollstuhlfahrerinnen und -fahrer nicht in so großer Anzahl problemlos an Anhörungen bzw. anderen öffentlichen Veranstaltungen teilnehmen können/dürfen, wie sie es möchten, u. U. selbst dann, wenn es unmittelbar um ihre ureigensten Probleme geht und/oder in dem jeweiligen Raum/Saal noch hinreichend Plätze vorhanden sind.

Eine ähnliche Situation betrifft die öffentlichen Verkehrsmittel. Häufig darf nicht mehr als eine/ein, gelegentlich zwei Rollstuhlbenutzerinnen und -benutzer pro Bus oder Straßenbahn mitfahren. Davon sind auch Eltern mit Kinderwagen betroffen. Im Regionalverkehr mit der Eisenbahn können (kleinere) Gruppen von Rollstuhlbenutzerinnen und -benutzern nur nach langfristiger Anmeldung – und auch dann nur mit hohem Ausfallrisiko – gemeinsame Ausflüge unternehmen. Dazu wird (falls verfügbar) extra ein entsprechender Waggon angehängt. Im Fernverkehr – beispielsweise mit dem ICE – stehen maximal zwei Plätze für Reisende zur Verfügung, die im Rollstuhl sitzen. Wenn also unterwegs noch jemand spontan zusteigen möchte, ist das selbst dann

unmöglich, wenn der Zug ansonsten völlig leer fährt. Immer wieder werden Kritiken von engagierten Rollstuhlfahrerinnen und -fahrern sowie deren Selbsthilfeorganisationen laut, daß die Deutsche Bahn AG, die städtischen Verkehrsbetriebe und auch überregionale Reiseveranstalter sich nach wie vor mit Händen und Füßen gegen fahrzeuggebundene Einstiegshilfen sträuben.

Seh- und hörgeschädigte Menschen erleben bei der Nutzung der öffentlichen Gebäuden sowie Verkehrseinrichtungen und -mittel andere Hemmnisse und Barrieren als körperbehinderte Menschen. Nach wie vor gibt es kein flächendeckendes, ineinandergreifendes Verkehrs- und Informationssystem, welches die verschiedenen Bedürfnisse unterschiedlich beeinträchtigter Menschen berücksichtigt. Technisch wie auch finanziell wäre die Schaffung eines derartigen Systems im Rahmen der laufenden Modernisierung möglich. Da aber keine zwingenden Rahmenbestimmungen bestehen, wurden wesentliche Chancen verschenkt, die öffentlichen Verkehrseinrichtungen und -mittel für alle Menschen nutzbar zu machen.

Zu diesen Fragen gibt es – neben Direktkontakten einzelner Behinderter und deren Selbsthilfeorganisationen mit Herstellerfirmen und Behörden auf allen Ebenen – verschiedene Petitionen an den Deutschen Bundestag. Bisher halten die Petenten meist nur hinhaltende Antworten bzw. Zwischenbescheide in den Händen. In einigen Fällen besteht aber die Gefahr, daß in der Zwischenzeit quasi „vollendete Tatsachen“ geschaffen werden, die in ihrer Konsequenz dazu führen, daß auf weitere Jahrzehnte mit diskriminierenden Gegebenheiten gerechnet werden muß. Wenn eben für die privatwirtschaftlich geführten oder extra zu diesem Zweck privatisierten Verkehrsunternehmen weiterhin die Möglichkeit besteht, Busse, Straßenbahnen, Reisezüge, S- und U-Bahnwagen und/oder Flugzeuge anzuschaffen, die einen Teil der Bevölkerung von deren Benutzung ausschließt bzw. sie ihnen nur sehr eingeschränkt ermöglicht, werden auf unabsehbare Zeit Menschen weiterhin deswegen diskriminiert, weil sie behindert sind.

Dem stehen der in Artikel 3 Abs. 3 GG formulierte Auftrag, die Absichtserklärungen der Bundesbahn in der Anhörung im Verkehrsausschuß des Deutschen Bundestages von 1974 sowie der einstimmig gefaßte Beschluß des 12. Deutschen Bundestages vom 23. Juni 1994 „Urlaubs- und Freizeitmöglichkeiten für behinderte Menschen“ (Drucksache 12/7993), welcher seinerseits den Beschluß des 11. Deutschen Bundestages vom 19. Juni 1990 „Reisen und Behinderte“ (Drucksache 11/7425) bekräftigt und weiterführt, entgegen.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. a) Welche Maßnahmen leitete die Bundesregierung aus der Feststellung des Bundestagsbeschlusses vom 23. Juni 1994 (Drucksache 12/7993) ab, daß „wir die Gestaltung unseres Lebensumfeldes an den Bedürfnissen der Menschen mit Behinderung ausrichten (müssen) und nicht umgekehrt voraussetzen (dürfen), daß diese sich anzupassen haben“?

- b) Welche Zeiträume hält die Bundesregierung für realistisch, bis dieses Prinzip grundsätzlich zum Ausgangspunkt aller Maßnahmen geworden ist?
- c) Welche gesetzgeberischen Schritte hält die Bundesregierung kurz-, mittel- und langfristig für erforderlich, um dem Ziel näher zu kommen, dieses Prinzip gesellschaftlich durchzusetzen (bitte getrennt: bis zum Ende der Legislaturperiode, bis 2005, bis 2020)?
2. Mit welchen Maßnahmen (Gesetzen, Verordnungen, Erlassen, Empfehlungen usw.) und öffentlichkeitswirksamen Aufklärungsaktivitäten half und hilft die Bundesregierung, die vom Deutschen Bundestag im selben Beschluß festgestellte Tatsache stärker ins öffentliche Bewußtsein zu heben und so zur Grundlage von Entscheidungen in Bund, Ländern und Kommunen zu machen, daß „das keine Forderung nach Privilegien (ist), sondern . . . mehr Lebensqualität für alle“ bedeutet?
3. a) Mit welchen Maßnahmen setzte und setzt die Bundesregierung die Forderung desselben Bundestagsbeschlusses um, daß „die Realisierung durchgehender Beförderungsketten . . . unverändert eine zentrale Forderung für barrierefreies Reisen“ ist?
- b) Welche bindenden Vorschriften erließ die Bundesregierung, um die im selben Beschluß verbindlich erhobene Forderung umzusetzen, „Fahrzeuge und Verkehrsbauten wie Bahnhöfe, Häfen, Flughäfen, Raststätten sind barrierefrei auszugestalten“ (bitte getrennt nach Pflichtanforderungen für Busse, Bahnen, Flugzeuge und Schiffe einerseits sowie die o. g. Verkehrsbauten andererseits)?
4. Welche Erkenntnisse liegen der Bundesregierung in bezug auf Vorschriften vor, die den gleichzeitigen Aufenthalt von mehreren Menschen, die den Rollstuhl zur Fortbewegung nutzen, begrenzen:
- a) in Kultureinrichtungen (Theater, Konzertsäle, Kinos, Galerien, Museen u. ä.);
- b) in Sporteinrichtungen (Turnhallen, Schwimmhallen u. ä.);
- c) in gastronomischen und touristischen Einrichtungen (Restaurants, Bars, Hotels, Herbergen u. ä.);
- d) in sonstigen öffentlichen Gebäuden (Ämter, Schulen, Hochschulen, Parlaments- und Regierungsgebäude, Kongreßhallen usw.)
- (bitte jeweils getrennt nach Bundesländern)?
5. Welcher Art sind die Einschränkungen (bitte analog zu den Fragen 4 a bis d getrennt)?
6. Wie hoch sind die jeweiligen Obergrenzen für die Anzahl von Rollstuhlbenutzerinnen und -benutzern, die sich gleichzeitig in öffentlichen Gebäuden aufhalten dürfen (bitte analog zu den Fragen 4 a bis d und nach Bundesländern getrennt)?
7. In welchen Bundes- und/oder Landesgesetzen werden solche Vorschriften geregelt?

8. Mit welchen Bundes- und/oder Landesverordnungen, -anordnungen, Erlassen und/oder anderen Ausführungsbestimmungen werden diese Gesetze untersetzt?
9. Wie werden die Einschränkungen begründet? (Bitte den genauen Text mit präziser Quellenangabe, bei verschiedenen Begründungen bitte alle wichtigen Punkte angeben.)
10. a) Welche anderen Einschränkungen (z. B. die Größe und Beschaffenheit des Rollstuhls betreffend u. ä.) als die Anzahl von Rollstuhlbenutzerinnen und -benutzern, die sich gleichzeitig in öffentlichen Gebäuden aufhalten dürfen, sind der Bundesregierung auf Bundesebene bekannt?
b) Welche Einschränkungen dieser Art sind der Bundesregierung bekannt, die von Kommunen erlassen wurden?
c) Welche Erkenntnisse hat die Bundesregierung zur Ausrüstung öffentlicher Einrichtungen und Gebäude mit Induktionsschleifen bzw. anderen technischen Möglichkeiten, um hörgeschädigten Menschen die ungehinderte Nutzung zu garantieren?
11. a) Hat die Bundesregierung die Absicht, Diskriminierungen im Einklang mit dem Verfassungsauftrag (Artikel 3 Abs. 3 GG) zukünftig Schritt für Schritt zu beseitigen, und welche inhaltliche Grundzüge, Zeithorizonte und Konzeptionen bestehen hierfür?
b) In welcher Weise plant die Bundesregierung die Einbeziehung von Selbsthilfeorganisationen der Behindertenbewegung bei der Erarbeitung bzw. weiteren Präzisierung derartiger konzeptioneller Vorschläge und deren anschließende Umsetzung in Gesetzesvorschläge und Ausführungsbestimmungen?
c) Mit welchen Behindertenorganisationen arbeitet sie ggf. in diesem Punkte bereits zusammen?
12. a) Wie verfährt die Bundesregierung in ihren eigenen Gebäuden in Bezug auf die Anzahl von Rollstuhlfahrerinnen und -fahrern, die sich gleichzeitig in ihnen aufhalten dürfen?
b) Gibt es eine generelle Regelung für alle Bundesgebäude?
Wenn ja, welche?
c) Gibt es Regelungen, die nur innerhalb einzelner Bundesministerien und deren Bereichen bzw. für einzelne Gebäude gelten?
Wenn ja, welche?
d) Welche diesbezügliche Regelungen gibt es im Bereich der Justiz (z. B. für Gerichtsgebäude, Justizvollzugsanstalten usw.)?
13. a) Gibt es Regelungen im Verantwortungsbereich der Bundesregierung, die ggf. nicht nur die Anzahl von Besucherinnen und Besuchern im Rollstuhl begrenzen, die sich gleichzeitig in öffentlich zugänglichen Bereichen von Ministerien, deren nachgeordneten Abteilungen usw. aufhalten dürfen, sondern auch die Anzahl von Mitarbeite-

rinnen und Mitarbeitern einschränken, die sich im Rollstuhl fortbewegen und/oder anderweitig behindert sind?

Wenn ja, welche?

- b) Kann ggf. die Situation eintreten, daß in einem großen Regierungsgebäude schon fünf Rollstuhlfahrerinnen und -fahrer arbeiten, die Schwerbehindertenquote dennoch nicht erfüllt ist, sich eine/ein weitere/weiterer auf einen freien Platz bewirbt und abgelehnt wird (werden „muß“), weil „sicherheitstechnische“ und/oder andere baupolizeiliche Vorschriften die Einstellung ausschließen? (Die Anzahl kann ggf. anders sein. Die Frage bezieht sich auf das Prinzip.)
14. a) Welche Vorkehrungen hat die Bundesregierung getroffen, daß bei Neubauten bzw. einem Neubau gleichgestellten Umbauten von Regierungsgebäuden (in Berlin und andernorts) die Anzahl von Menschen im Rollstuhl, die sich gleichzeitig in den öffentlich zugängigen und in den Arbeitsbereichen aufhalten, nicht anders begrenzt ist als die allgemeine Besucher- und Mitarbeiterkapazität der Gebäude?
- b) Bei welchen Gebäuden des Bundes am künftigen Parlaments- und Regierungssitz Berlin ist nach Kenntnis der Bundesregierung und derzeitigem Planungsstand mit diesbezüglichen Einschränkungen zu rechnen?
- c) Inwiefern bezieht die Bundesregierung bzw. von ihr beauftragte Unternehmen bei der Planung und Durchführung von Bauvorhaben des Bundes in Berlin den Sachverstand und die Erfahrungen von Behindertenverbänden ein, um barrierefreie Parlaments- und Regierungsbauten umfassend und beispielhaft zu gewährleisten?
15. Welche Veränderungen der Rahmenbedingungen für den öffentlichen Personenverkehr plant die Bundesregierung, damit zukünftig Schritt für Schritt immer mehr Busse, Bahnen, Flugzeuge und Schiffe von Rollstuhlfahrerinnen und -fahrern ebenso selbstverständlich und ebenso spontan genutzt werden können, wie von allen anderen Fahrgästen?
16. a) Kann sich die Bundesregierung gesetzliche Vorschriften vorstellen, die zum Ausgleich von wettbewerbsverzerrenden Nachteilen für die Verkehrsunternehmen, die bereits rollstuhlgängige Fahrzeuge mit fahrzeuggebundenen Einstiegshilfen benutzen und/oder die keine anderen mehr anschaffen, steuerliche und/oder andere Bonus-Malus-Systeme einführen, die diejenigen Unternehmen wesentlich stärker belasten, die noch immer diskriminierende Fahrzeuge anschaffen?
- b) Welche inhaltlichen Grundzüge müßte ein solches Bonus-Malus-System haben?
- c) Welche Zeiträume hält die Bundesregierung für realistisch, in denen sich ein solches Bonus-Malus-System erübrigt hätte und wieder aufgehoben werden könnte, weil keine diskriminierenden Fahrzeuge mehr angeschafft und eingesetzt werden?

17. Gibt es gesetzliche Rahmenbedingungen, die Verkehrsunternehmen schon jetzt verpflichten, bei Investitionen ausschließlich solche Fahrzeuge anzuschaffen, die von allen Menschen (also auch von Rollstuhlfahrerinnen und -fahrern) benutzt werden können?
18. a) Mit welchen Pflichtanforderungen (Lastenhefte, Pflichtvorgaben usw.) nimmt die Bundesregierung Einfluß auf die Neuentwicklung von öffentlichen Verkehrsmitteln, damit sie immer selbstverständlicher auch von mittleren und größeren Gruppen von Rollstuhlfahrerinnen und -fahrern spontan genutzt werden können (bitte getrennt nach Bus, Straßen-, Stadt-, Regional- und Fernbahn, ICE, Flugzeug, Schiff)?
- b) Welche Erkenntnisse liegen der Bundesregierung beispielsweise bei der kurz-, mittel- und langfristigen Entwicklungsplanung der Deutschen Bahn AG in Bezug auf ICE III, ICE IV und andere Reisewaggons sowie dem Transrapid vor (bitte getrennt: bis 2000; bis 2005; bis 2020)?
19. a) Welche gesetzlichen Regelungen sind erforderlich, damit die privatisierte Bahn AG (und andere potentielle Anbieter) gezwungen werden, zukünftig keine andere Waggons mehr anzuschaffen, als solche, die von allen Fahrgästen, also auch von Rollstuhlfahrerinnen und -fahrern bei Gruppenreisen, spontan genutzt werden können?
- b) Wann (etwa) wird die Bundesregierung entsprechende Gesetzesvorlagen im Deutschen Bundestag einbringen?
- c) Welche inhaltlichen Grundzüge müßten/werden solche Gesetzesvorlagen haben?
- d) Wie nimmt die Bundesregierung schon jetzt Einfluß darauf, daß die von Menschen mit Behinderungen seit langem und mit großem Nachdruck immer wieder öffentlich erhobene Forderung erfüllt wird, daß ab der nächsten ICE-Generation die Begrenzung auf maximal zwei Fahrgäste im Rollstuhl beseitigt ist (bitte die genauen Textpassagen der Leistungsanforderungen usw. mit präziser Quellenangabe und Datum der Übergabe an die Konstrukteurbüros und/oder die Deutsche Bahn AG)?
20. Welche Barrieren und Hemmnisse bei der Nutzung der öffentlichen Verkehrseinrichtungen und -mittel durch sensorisch eingeschränkte, insbesondere durch seh- und hörgeschädigte Menschen sind der Bundesregierung bekannt, und welche Vorstellungen hat die Bundesregierung zu ihrer Beseitigung entwickelt?
21. a) Wann und mit welchen Maßnahmen greift die Bundesregierung die eindeutige Forderung aus dem Bundestagsbeschuß vom 23. Juni 1994 auf, daß „durch fahrzeuggebundene Einstiegshilfen . . . ein rascher Ein- und Ausstieg ohne fremde Hilfe zu gewährleisten“ ist, die nicht erst seitdem von Behindertenorganisationen aufgrund tausend-

facher Erfahrung immer wieder nachdrücklich angemahnt wird?

- b) In welcher inhaltlichen und formalen (gesetzestechnischen) Weise ist die Schaffung diesbezüglicher Rahmenbedingungen möglich, die für alle Verkehrsunternehmen bindend sind und damit Wettbewerbsverzerrungen zuungunsten derjenigen Unternehmen, die schon jetzt ihre Leistungen allen uneingeschränkt anbieten, aufheben?

Bonn, den 5. Mai 1997

Klaus-Jürgen Warnick

Petra Bläss

Dr. Dagmar Enkelmann

Dr. Christa Luft

Dr. Winfried Wolf

Dr. Gregor Gysi und Gruppe

