

Antwort
der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Klaus-Jürgen Warnick, Petra Bläss,
Dr. Dagmar Enkelmann, weiterer Abgeordneter und der Gruppe der PDS
– Drucksache 13/7602 –**

**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

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Arbeit und Sozialordnung vom 30. Mai 1997 übermittelt.

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

wie vor mit Händen und Füßen gegen fahrzeuggebundene Einstiegs-
hilfen 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-Bahnen 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.

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?

Die Bundesregierung ist bestrebt, im Rahmen ihrer Gesamtpolitik dazu beizutragen, daß die Lebensumstände behinderter Menschen von ihnen selbst nicht als benachteiligend empfunden, gleichwertige Chancen so weit wie möglich hergestellt und noch bestehende tatsächliche Benachteiligungen abgebaut werden.

Allerdings sind die Pflichten der Gesellschaft gegenüber behinderten Menschen nicht unbegrenzt, insbesondere soweit im Prozeß der gesellschaftlichen und sozialen Eingliederung menschliche und finanzielle Ressourcen in Anspruch genommen werden,

die dann für andere, ebenfalls wichtige Aufgaben nicht mehr zur Verfügung stehen. Unter Berücksichtigung der knapper gewordenen finanziellen Ressourcen und der Zuständigkeit des Bundes nur für einen Teil der angesprochenen Aufgaben ist es nicht möglich, Fristen zu benennen.

Das Benachteiligungsverbot in Artikel 3 Abs. 3 Satz 2 Grundgesetz bindet als Grundrecht Gesetzgebung, vollziehende Gewalt und Rechtsprechung als unmittelbar geltendes Recht. Damit sind beispielsweise auch alle gesetzlichen Bestimmungen und sonstigen Vorschriften, die den Verkehr, seine Fahrzeuge und Anlagen betreffen, so anzuwenden, daß Benachteiligungen Behinderter vermieden werden.

Durch § 52 der Musterbauordnung „Bauliche Maßnahmen für besondere Personengruppen“ wird auch den Belangen der Menschen mit Behinderungen Rechnung getragen. Die Länder haben diese Regelung in ihre Landesbauordnungen aufgenommen. Darüber hinaus beteiligt sich die Bundesregierung durch personelle Mitwirkung an der Weiterentwicklung und Ausgestaltung der Normen für „Barrierefreies Bauen“.

Im übrigen ist für den Verkehrsbereich darauf hinzuweisen, daß aufgrund der Verfassungs- und der zugehörigen gesetzlichen Regelungen (z.B. Allgemeines Eisenbahngesetz, Regionalisierungsgesetz, Personenbeförderungsgesetz, Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz) der öffentliche Personennahverkehr sowie die regionale und örtliche Verkehrsgestaltung grundsätzlich in der Hand der Bundesländer und der regionalen Gebietskörperschaften (Landkreise, Städte und Gemeinden) liegen; der Bund hat über diese Gesetze nur noch einen begrenzten Einfluß. Die Bundesländer haben die jeweils verbindlichen Regelungen in landesspezifischen Nahverkehrs-Gesetzen festgeschrieben. Darin sind Behindertenklauseln enthalten, die die Ansprüche mobilitätsbehinderter Fahrgäste auf möglichst barrierefreie Gestaltung von Verkehrsmitteln und -anlagen sichern helfen.

Durch das 1992 novellierte Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz sind Länder und Gemeinden (besonders auch in den neuen Bundesländern) über das bisherige Maß hinaus in der Lage, die Belange behinderter und mobilitätseingeschränkter Fahrgäste zu berücksichtigen, insbesondere bei der Förderung der Beschaffung von Bussen und Straßenbahnen sowie der behindertengerechten Herstellung von Haltestellen, bei der Förderung von Umbaumaßnahmen an Fahrzeugen in den neuen Bundesländern sowie bei der Förderung von Betriebseinrichtungen.

Behindertenklauseln sind in der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (§ 2 Abs. 3), in der Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen (§ 3 Abs. 5) und im Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (§ 3 Nr. 1 d) enthalten; damit ist es allein Sache der regionalen und örtlichen Verkehrs- und Baulastträger, für die behindertengerechte Ausgestaltung der Verkehrsbauten, der Verkehrsmittel und des Verkehrsangebotes im öffentlichen Personennahverkehr zu sorgen.

Durch die Strukturreform bei den Bundeseisenbahnen und die Umwandlung in die Deutsche Bahn AG sind auch die unmittelbaren Einflußmöglichkeiten des Bundes auf den Personenfernverkehr mit Eisenbahnen begrenzt. Es ist die ausschließliche Verantwortung der Deutschen Bahn AG, dafür zu sorgen, daß die zugunsten von Behinderten und Mobilitätseingeschränkten geltenden Normen (z. B. § 2 Abs. 3 Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung) bei baulichen Anlagen, bei der Beschaffung von Verkehrsmitteln und bei der Organisation des Verkehrsbetriebs auch im Personenfernverkehr eingehalten werden.

Eigentümer und Baulastträger der Bundesfernstraßen ist der Bund. Bau und Verwaltung dieser Straßen obliegen den Ländern, die dabei die Einwirkungsrechte des Bundes und die entsprechenden Gesetze (z. B. Bundesfernstraßengesetz, Fernstraßenausbaugesetz) sowie die diesbezüglichen Verwaltungsvorschriften und die technischen Regelwerke, Richtlinien, Empfehlungen und Hinweise sowie Merkblätter zu beachten haben.

Der Bund ist Eigentümer der Bundeswasserstraßen; diese werden von ihm verwaltet. Die staatlichen Aufgaben der Binnenschifffahrt und der Seeschifffahrt werden vom Bund wahrgenommen, soweit sie ihm durch Gesetz übertragen sind (z. B. Gesetz über die Aufgaben des Bundes auf dem Gebiet der Seeschifffahrt und Bundeswasserstraßengesetz). Die Hafeneinrichtungen und die Binnen- und Seeschifffahrtsunternehmen werden von privatrechtlich strukturierten Unternehmen geführt, die an nationale und internationale Rechtsetzungen, Abkommen und Vereinbarungen gebunden und für deren Einhaltung verantwortlich sind. Der Bund hat insoweit keine direkten Einwirkungsmöglichkeiten.

Der Bund hat die ausschließliche Gesetzgebungskompetenz für den Luftverkehr; die Luftverkehrsverwaltung wird bundeseigen geführt. In Gesetzen und Verordnungen sowie internationalen Abkommen und Vereinbarungen (z. B. Luftverkehrsgesetz und Luftverkehrs-Ordnung) sind die Bedingungen geregelt, die für die Anlagen und den Betrieb des Luftverkehrs erfüllt werden müssen. Sowohl die Flughäfen als auch die Luftverkehrsunternehmen sind privatrechtlich organisiert, an nationale und internationale Rechts-, Abkommens- und Vereinbarungsvorschriften gebunden und für ihre Einhaltung allein verantwortlich. Insoweit hat der Bund keine unmittelbaren Einwirkungsmöglichkeiten.

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?

Ergänzend zu den in den Antworten auf die Fragen 1 und 2 wiedergegebenen Regelungen hat das Bundesministerium für Verkehr im Rahmen des Forschungsprogramms Stadtverkehr eine Reihe von Forschungsprojekten zugunsten Behinderter und Mobilitätseingeschränkter initiiert und finanziert (z. B. Städtetudien, Haltestellenum- und -neubau, Blinden-Informations- und

Leitsystem, Anforderungen an fahrgastfreundliche und behindertengerechte Verkehrsmittel, behindertenfreundliche Informationssysteme). Die Ergebnisse dieser Forschungs- und Entwicklungsarbeiten wurden und werden in geeigneter Weise veröffentlicht.

Im April 1992 erschien eine Handreichung für die Praktiker „Niederflur-Verkehrssystem: Gestaltung von Haltestellen in den alten und neuen Bundesländern“; bei zwei Seminaren in Dresden und Lübeck wurden die Ergebnisse der zugrundeliegenden Forschungsarbeiten der Fachöffentlichkeit vorgestellt. Im Dezember 1992 wurde das Handbuch „Bürgerfreundliche und behindertengerechte Gestaltung des Straßenraums“ bei der Bundesanstalt für Straßenwesen in Bergisch-Gladbach vorgestellt und in 20 000 Exemplaren an die örtlich zuständigen Planer und Bauausführenden weitergegeben. 1994 erschien eine praxisorientierte Zusammenfassung des Forschungsprojektes „Empfehlungen zur flächendeckenden Verkehrsberuhigung städtischer Teilgebiete in den neuen Bundesländern“, in dem die Belange mobilitätseingeschränkter und behinderter Personen besonders berücksichtigt wurden. Gegenwärtig wird im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr an einem Handbuch „Bürgerfreundliche und behindertengerechte Gestaltung von Haltestellen des öffentlichen Personennahverkehrs“ gearbeitet; es soll noch in diesem Jahr veröffentlicht werden.

Der Beauftragte der Bundesregierung für die Belange der Behinderten koordiniert derzeit das von den beteiligten Bundesministerien für Wirtschaft, Gesundheit und Verkehr vergebene Forschungsprojekt „Tourismus für behinderte Menschen“, an dem auch das Bundesministerium für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau mitwirkt. Mit diesem aus drei Teilen bestehenden Forschungsvorhaben kommt die Bundesregierung ihrer Ankündigung in der Antwort auf die Große Anfrage „Arbeitswelt und Behindertenpolitik“ (Drucksache 13/2441, Frage 59) nach und erfüllt die entsprechenden Beschlußempfehlungen des Deutschen Bundestages (Drucksachen 11/8213 [neu] und 12/7993).

- 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)?

Ergänzend zu den in der Antwort auf die Fragen 1 und 2 wiedergegebenen Regelungen und den in der Antwort zu Frage 3 a dargestellten Maßnahmen wird mit den Vorgaben aus dem „Leitfaden für die behindertengerechte Ausstattung von Binnenfahrgastschiffen“, an dessen Entwurf das Bundesministerium für Verkehr unter Beteiligung der Behindertenverbände maßgeblich beteiligt war, seit etwa fünf Jahren ein Regelwerk der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (ECE) mit hoher Akzeptanz praktiziert. Die Internationale Seeschiff-

fahrtsorganisation der Vereinten Nationen (IMO) hat unter Beteiligung des Bundesministeriums für Verkehr „Empfehlungen für Verbesserungen im Reiseverkehr behinderter Menschen“ beschlossen, die seit 1991 in Kraft sind. In der IMO wurden zudem unter Beteiligung des Bundesministeriums für Verkehr und eines Vertreters der Arbeitsgruppe „Behindertengerechte Umweltgestaltung“ der Bundesarbeitsgemeinschaft für Rehabilitation die „Empfehlungen für den Bau und Betrieb von Schiffen im Hinblick auf ältere und behinderte Fahrgäste“ beraten und verabschiedet.

Für den Luftverkehr wird zur Zeit unter Beteiligung des Bundesministeriums für Verkehr im Rahmen der European Civil Aviation Conference (ECAC) an Empfehlungen für dessen behindertengerechte Gestaltung gearbeitet. Eine einheitliche europäische Betriebsvorschrift für den Einsatz von Zivilflugzeugen für die gewerbsmäßige Beförderung (JAR-OPS) wird auch die Belange behinderter Fluggäste berücksichtigen. Obwohl diese Betriebsvorschrift derzeit noch nicht gilt, sind die deutschen Luftfahrtunternehmen gebeten worden, die Regelungsinhalte schon jetzt zu beachten.

Bei Neu- oder Ausbau-Maßnahmen im Bereich der Bundesfernstraßen sowie bei der Gestaltung von Verkehrsanlagen werden die Belange Behindertener berücksichtigt. Auch bei der Erarbeitung technischer Regelwerke, die regelmäßig dem jeweils neuesten Erkenntnis- und Entwicklungsstand angepaßt werden, sind sie ein wichtiger Bezugspunkt. Beispielsweise werden nach den „Richtlinien für passive Schutzeinrichtungen an Straßen“ notwendige Schutzplanken im Bereich von Notrufsäulen so angeordnet, daß auch Rollstuhlfahrer an die Notrufsäulen heranfahren können. Die „Richtlinien für Lichtsignalanlagen“ regeln Einsatzkriterien und die technische Ausführung von Zusatzeinrichtungen – wie akustische und taktile Signalgeber – für Sehbehinderte, die in Absprache mit den örtlichen Blindenorganisationen installiert werden. Unter Beteiligung des Bundesministeriums für Verkehr wurden „Empfehlungen für die Anlage von Hauptverkehrsstraßen“ erarbeitet. Diese Entscheidungshilfen berücksichtigen ebenfalls in allen Entwurfselementen die Belange Behindertener.

Die Anordnung von Behindertenparkplätzen an den Autobahnrastanlagen mit und ohne Servicebetriebe (Nebenbetriebe) ist in den „Richtlinien für Rastanlagen“ geregelt. Durch die Umwandlung der Gesellschaft für Nebenbetriebe der Bundesautobahnen mbH in die Autobahn Tank & Rast AG und deren vorgesehene Privatisierung ist die unmittelbare Einflußnahme des Bundes bei den Servicebetrieben begrenzt. Der behindertengerechte Bau und Betrieb der Autobahnnebenbetriebe wird jedoch auch zukünftig durch den jeweils abgeschlossenen Konzessionsvertrag, der dies ausdrücklich vorsieht, gewährleistet. Die Überwachung dieser vertraglichen Vereinbarung und die Beachtung der einschlägigen Regeln der Bautechnik (DIN 18024, Barrierefreies Bauen) obliegt den zuständigen Straßenbauverwaltungen der Länder. Auch die WC-Gebäude an den Rastanlagen ohne Servicebetriebe werden behindertengerecht ausgelegt. Insgesamt ist die behindertengerechte Gestaltung der Rastanlagen an den Autobahnen bereits

weit fortgeschritten. So standen den Verkehrsteilnehmern Ende 1996 an rd. 80 % der 419 Rastanlagen mit Servicebetrieben und dem Großteil der sonstigen Rastanlagen mit WC-Gebäuden behindertengerechte Einrichtungen zur Verfügung.

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 umgesetzt?
9. Wie werden die Einschränkungen begründet? (Bitte den genauen Text mit präziser Quellenangabe, bei verschiedenen Begründungen bitte alle wichtigen Punkte angeben.)

Die Bundesregierung ist für Vorschriften für Gebäude und Einrichtungen der aufgeführten Art nur insoweit zuständig, als sie im Bundeseigentum sind. Vorschriften, die den gleichzeitigen Aufenthalt von Menschen begrenzen, die den Rollstuhl zur Fortbewegung nutzen, hat die Bundesregierung nicht erlassen.

Im übrigen fiele der Erlass solcher Vorschriften in den Zuständigkeitsbereich der Länder. Eine Beantwortung der Fragen ist insoweit nur mit aufwendigen Erhebungen und nicht in der kurzen zur Verfügung stehenden Zeit möglich.

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?

Der Bundesregierung sind hinsichtlich der Bundesbauten keine Einschränkungen im Sinne der Frage bekannt.

- b) Welche Einschränkungen dieser Art sind der Bundesregierung bekannt, die von Kommunen erlassen wurden?

Die Frage kann ohne umfassende, aufwendige Erhebungen nicht beantwortet werden.

- 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?

Öffentliche Gebäude sind während der Besuchszeiten in der Regel offen und können von hörgeschädigten Menschen ohne Behinderung betreten werden. Hörgeschädigte Menschen sind in erster Linie auf visuelle Hilfen angewiesen. Zur Öffnung abgeschlossener Türen gibt es spezifische elektrische Türöffner, die die Türen bis nach Durchschreiten offen halten. Induktionsschleifen und Infrarotsensoren dienen in erster Linie Rollstuhlbenutzerinnen und -benutzern, um unverschlossene Türen bei Annäherung zu öffnen.

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?

Ergänzend zu den in den Antworten auf die Fragen 1 und 2 wiedergegebenen Positionen prüft die Bundesregierung, inwieweit das Benachteiligungsverbot im Rahmen der einfachen Gesetzgebung klarzustellen ist, beispielsweise wie Regelungen zu ändern sind, die als diskriminierend oder benachteiligend angesehen werden. Soweit derartige Regelungen notwendig sind, sollen sie durch Novellierung der entsprechenden Gesetze und Verordnungen getroffen werden. So enthält beispielsweise der Entwurf zur Reform des Wohnungsbaurechts in der Darstellung der Grundsätze unter Punkt 9 eine Regelung, wonach der Wohnungsbau, die Modernisierung und die Instandsetzung auch das Ziel der Barrierefreiheit zu beachten haben.

An den einschlägigen Besprechungen werden alle interessierten Behindertenorganisationen beteiligt.

Im Rahmen einer Arbeitsgruppe, die bei der Bundesarbeitsgemeinschaft für Rehabilitation angesiedelt ist, arbeiten Vertreter aller maßgeblichen Behindertenorganisationen auf Bundesebene und unabhängige Experten daran, eine behindertengerechte Umweltgestaltung voranzutreiben. Als ständige Gäste mit beratender Stimme arbeiten ein Vertreter des Bundesministeriums für Verkehr und des Beauftragten der Bundesregierung für die Belange der Behinderten in dieser Arbeitsgruppe mit und stellen somit die Zusammenarbeit zwischen der Bundesarbeitsgemeinschaft und der Bundesregierung auf diesem Gebiet sicher.

Regelmäßig zweimal im Jahr finden Treffen zwischen den Landesbeauftragten für Behinderte, dem Beauftragten der Bundesregierung für die Belange der Behinderten und der Bundes-

arbeitsgemeinschaft für Rehabilitation statt. Diese Gespräche dienen dem Informations- und Meinungsaustausch und der Abstimmung gemeinsamer Positionen aller beteiligten Behindertenbeauftragten. Dabei werden selbstverständlich auch Themen zur behindertengerechten Umwelt behandelt.

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.)?

Die Bundesregierung berücksichtigt bei zivilen Neubauten auch die Belange von Rollstuhlfahrerinnen und -fahrern; eine zahlenmäßige Einschränkung dieses Personenkreises erfolgt nicht. Eine generalisierende Aussage über bestehende Gebäude ist nicht möglich.

Bundesrechtliche Regelungen zur barrierefreien Ausgestaltung von Gebäuden im Bereich der Justiz bestehen nicht. Justizgebäude unterliegen bauordnungsrechtlich dem jeweiligen Landesrecht; dies gilt im gleichen Maße für Gerichte der Länder wie des Bundes sowie für Justizvollzugsanstalten.

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 Mitarbeiterinnen 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.)

In allen Ressorts gibt es als Ausdruck der erhöhten Fürsorge- und Förderungspflicht des Dienstherrn gegenüber schwerbehinderten Beschäftigten Schwerbehindertenrichtlinien. Diese Richtlinien haben das Schwerbehindertengesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 26. August 1986 zur Grundlage und gestalten die gesetzlichen Anforderungen an den Dienstherrn insbesondere zur Einstellung, Beschäftigung, Förderung, Interessenvertretung und Arbeitserleichterung für Schwerbehinderte näher aus.

Falls sicherheitstechnische und andere baupolizeiliche Vorschriften den Einsatz weiterer Rollstuhlfahrer in einem Gebäude ausschließen sollten, müßten die Betroffenen in einem anderen Gebäude(teil) untergebracht werden, damit eine Einstellung nicht an den genannten Erfordernissen scheitert.

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?

Bei den Baumaßnahmen von Parlament und Regierung in Berlin werden seit Beginn der Planungen die Belange der Behinderten in besonderem Maße berücksichtigt. In vielen Punkten gehen die Auflagen über die Anforderungen der einschlägigen Vorschriften hinaus. So haben z. B. für das Reichstagsgebäude die für die Bauvorhaben innerhalb des Spreebogens zuständige Bundesbaugesellschaft Berlin mbH und die planenden Architekten eigens ein Behindertenkonzept aufgestellt. In diesem Konzept wird die Zugänglichkeit und die Benutzbarkeit jedes einzelnen Gebäudeteils für Behinderte unter dem Gesichtspunkt eines „barrierefreien Bauens“ erläutert.

Das Behindertenkonzept ist der Baukommission des Deutschen Bundestages zugeleitet worden. Es wird zur Zeit von den Schwerbehindertenobleuten der Fraktionen und der Verwaltung des Deutschen Bundestages geprüft. In die Projektverträge mit der Bundesbaugesellschaft für die Baumaßnahmen des Deutschen Bundestages (Neubaumaßnahmen sowie Umbau des Reichstages) und der Bundesregierung werden die Richtlinien für behindertengerechtes Bauen jeweils ausdrücklich einbezogen.

Ebenso wird für den Wohnungsbau schon bei den Investorenwettbewerben das barrierefreie Bauen nach der DIN 18025 Teil 2 zugrunde gelegt.

Im übrigen gilt, daß die Regelwerke für das behindertengerechte Bauen für öffentliche Gebäude materielles Baurecht darstellen und es somit grundsätzlich keiner gesonderten Anordnung bedarf.

Es ist somit davon auszugehen, daß dem unter Nummer 7 des Kabinettsbeschlusses vom 4. Dezember 1991 zum Ausdruck gebrachten Anliegen in größtmöglichem Umfange nachgekommen wird.

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?

Eine Veränderung der in der Antwort auf die Fragen 1 und 2 dargestellten Rahmenbedingungen für den öffentlichen Personenverkehr ist nicht geplant. Ein Bonus-/Malus-System wird von der Bundesregierung nicht für sinnvoll, sondern vielmehr rechtlich und methodisch für problematisch gehalten.

Im öffentlichen Personennahverkehr werden bereits über 80 vom Hundert aller Linienbusse in Niederflurbauweise (oft mit ausfahrbaren Rampen oder Hubliften) und alle Straßenbahnen, die nicht an Hochbahnsteigen halten, in dieser behindertengerechten Technologie bestellt und umfängliche Baumaßnahmen durchgeführt, die die Systemeinheit von Niederflurfahrzeugen und Haltestellen gewährleisten. Flughafen-, Binnenschiffs- und Seeschiffsanlagen sind weithin behindertengerecht ausgelegt; die Beförderung von Behinderten mit Flugzeugen und Schiffen ist gewährleistet. Bahnanlagen und neue Eisenbahnfahrzeuge werden fortschreitend auf die Bedürfnisse von Behinderten ausgelegt.

Allerdings werden die Verkehrs- und Baulasträger im öffentlichen Personenverkehr und im Fernverkehr mit Eisenbahnen kurzfristig kein flächendeckendes behindertengerechtes Angebot schaffen können, weil für die entsprechende Nachrüstung der Infrastruktureinrichtungen nur begrenzte Finanzmittel zur Verfügung stehen. Die Forderung, alle Verkehrsmittel unbegrenzt für Rollstuhlfahrer auszulegen, vernachlässigt neben der Sicherheitsproblematik auch die wirtschaftlichen Konsequenzen für die Verkehrsunternehmen sowie die Verhältnismäßigkeit im Hinblick auf die Bedürfnisse anderer Behinderter und nichtbehinderter Fahrgäste.

18. a) Mit welchen Pflichtenforderungen (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)?

Ergänzend zu den Antworten auf die Fragen 1, 2 und 15 bis 17 ist die Entwicklungsplanung der Deutschen Bahn AG, die den einschlägigen Normen und anderen Regeln der Technik zu entsprechen hat, nach den vorliegenden Erkenntnissen darauf ausgerichtet, künftig in jedem Zug Plätze für Rollstuhlfahrer anzubieten. In den Zügen des Fernverkehrs wird dies durch geeignete Stellplätze für E-Rollstühle nach ISO-Norm, in den Zügen des Nahverkehrs durch Reisemöglichkeit in einem Mehrzweckabteil realisiert. Hierzu werden alle neuen Triebwagen, neuen Wendezug-Steuerwagen für Nahverkehrs- und IC-Züge und die Bistrowagen für IR-Züge entsprechend ausgerüstet.

Die Deutsche Bahn AG strebt an, durch Nahverkehrsfahrzeuge mit einer Fußbodenhöhe von 80 cm über Schienenoberkante und Bahnsteighöhen von 76 cm über Schienenoberkante für Nah- und Fernverkehre optimale Einstiegsbedingungen zu erreichen.

Im Entwurf einer Magnetschwebbahnverordnung, die am 21. Mai 1997 vom Kabinett beschlossen wurde, ist eine Behindertenklausel enthalten.

- 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?

Blinde und hochgradig sehbehinderte Personen bedienen sich zum Ausgleich der fehlenden visuellen Wahrnehmung oft sowohl taktiler als auch akustischer Hilfen. Die Wegeführung, Gefahrenpunkte und Hindernisse können mit dem Langstock ertastet werden. Geeignet gestaltete Bodenelemente können die Orientierung blinder Menschen sowohl taktil als auch akustisch unterstützen und erleichtern. Häuserwände und große Gegenstände werden von geübten Blinden auch durch Schallreflektionen erkannt. Das Überqueren von Straßen ist für Blinde ohne Gefährdung nur mit fremder Hilfe oder mit Hilfe von speziellen Signalanlagen

möglich. Niedrige Hindernisse und schwach markierte Gefahrenpunkte werden von sehbehinderten Menschen kaum erkannt. Sie sind auf deren deutliche Kennzeichnung (z. B. kontrastreiche Farbgebung) angewiesen. Aufgrund der großen Orientierungsschwierigkeiten suchen viele blinde Menschen ihnen fremde Umgebungen selten ohne Begleitung auf. Erst nach individueller Eingewöhnung oder nach einem Training können blinde Personen einen Teil des öffentlichen Raums selbständig nutzen.

Hörbehinderte Personen können akustische Informationen, die aufklären oder warnen, oftmals nicht wahrnehmen, z. B. Haltestellendurchsagen, Abfertigungshinweise, Hup- und Klingelsignale sowie Motor- und Rollgeräusche. Die damit verbundene Irritation oder Gefährdung kann durch helfendes oder vorbeugendes Verhalten anderer Personen nur schwer ausgeglichen werden, weil Hörbehinderungen für Dritte nicht ohne weiteres erkennbar sind. Die sprachgebundene Kommunikation ist oft eingeschränkt, vor allem an Gegensprechanlagen.

Bezüglich des Ausgleichs bei den Nutzungsschwierigkeiten wird auf die Antworten zu den Fragen 1, 2 sowie 3 a und b verwiesen.

21. a) Wann und mit welchen Maßnahmen greift die Bundesregierung die eindeutige Forderung aus dem Bundestagsbeschluß 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 tausendfacher 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?

Auf die Antworten zu den Fragen 1, 2 sowie 18 bis 19 wird Bezug genommen.

Zu fahrzeuggebundenen Einstiegshilfen hat die Deutsche Bahn AG mitgeteilt, daß ihr bislang kein System angeboten wurde, das den Sicherheitsanforderungen nach § 4 Abs. 1 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes entspricht und gleichzeitig universell einsetzbar, d. h. auch bei vorhandenen Fahrzeugen nachrüstbar ist. Daher hat sie im Interesse einer kurzfristig realisierbaren Lösung rd. 220 Bahnhöfe mit insgesamt 480 mobilen bahnsteiggebundenen Einstiegshilfen versehen. Sie ist bemüht, für neu zu konzipierende Fahrzeuge im Interesse der Kunden eigene fahrzeuggebundene Einstiegshilfen zu entwickeln, wobei in enger Zusammenarbeit mit den benachbarten Bahnen die Ergebnisse der dort durchgeführten Versuche ausgewertet werden. Im Ergebnis dieser Entwicklung sind bereits 60 Doppelstock-Steuerwagen mit fahrzeuggebundener Einstiegshilfe im Betrieb; weitere 50 dieser Fahrzeuge werden in den nächsten zwei Jahren ausgeliefert. Alle neuen S-Bahn-Züge und Regionaltriebwagen sollen ebenfalls eine fahrzeuggebundene Einstiegshilfe erhalten. Aus Sicherheitsgründen werden diese Einstiegshilfen vom Zugpersonal bedient.

