

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Daniel Bahr (Münster), Dr. Karl Addicks, Rainer Brüderle, Angelika Brunkhorst, Ernst Burgbacher, Helga Daub, Jörg van Essen, Ulrike Flach, Otto Fricke, Horst Friedrich (Bayreuth), Rainer Funke, Joachim Günther (Plauen), Dr. Karlheinz Guttmacher, Ulrich Heinrich, Birgit Homburger, Michael Kauch, Dr. Heinrich L. Kolb, Gudrun Kopp, Jürgen Koppelin, Sibylle Laurischk, Harald Leibrecht, Ina Lenke, Sabine Leutheusser-Schnarrenberger, Dirk Niebel, Günther Friedrich Nolting, Eberhard Otto (Godern), Detlef Parr, Dr. Max Stadler, Dr. Rainer Stinner, Jürgen Türk, Dr. Wolfgang Gerhardt und der Fraktion der FDP

Freifahrten für Menschen mit Behinderung

Der Plan der Bundesregierung, die Freifahrtmöglichkeiten für Menschen mit Behinderung erheblich einzuschränken, sorgte im Frühsommer 2004 für erhebliches Aufsehen und verständlichen Unmut seitens der Betroffenen. Die anschließende Diskussion zeigte nochmals deutlich, welchen Schwierigkeiten Menschen mit Behinderung allein beim Erwerb eines Fahrausweises ausgesetzt sein können. Häufig ist es Menschen mit Behinderung schlicht unmöglich, die immer größere Zahl der Fahrkartautomaten selbständig zu bedienen. Ein Erwerb an herkömmlichen Verkaufsstellen ist meist nicht durchführbar, da diese in nur noch geringer Zahl vorhanden sind.

Ende Juli 2004 verkündete die Bundesministerin für Gesundheit und Soziale Sicherung, Ulla Schmidt, dass die bisherige Regelung der Freifahrten uneingeschränkt bestehen blieben und die Bundesregierung ihre Pläne nicht weiter verfolge, Freifahrten auf den Bereich des Wohnortes einzuschränken (Pressemitteilung vom 26. Juni 2004).

Gleichzeitig gab die Bundesministerin Ulla Schmidt allerdings bekannt, dass „die anderen Änderungsvorschläge, die die Abrechnungsmodalitäten mit den Verkehrsbetrieben betreffen, bestehen bleiben“ (Pressemitteilung vom 26. Juni 2004). Dies bedeutet, dass die Verkehrsbetriebe bei gleicher Leistungserbringung mit spürbaren finanziellen Einbußen zu rechnen haben.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche Initiativen hat die Bundesregierung bisher ergriffen, um der schwierigen Zahl der Verkaufsstellen für Bahnfahrkarten zu begegnen, die vor allem für Menschen mit Behinderung ein Problem darstellen können?
2. Wie beurteilt die Bundesregierung, Lösungsansätze, die bestehende Regelung für Blinde, die zuschlagsfrei im Zug nachlösen können, auf alle Menschen mit Behinderung auszudehnen, die z. B. im Besitz einer gültigen Wertmarke sind?

3. Hat die Bundesregierung derartige Lösungsansätze mit der Deutschen Bahn AG (DB AG) diskutiert, und falls ja, zu welchem Ergebnis führte dies?
4. Wie hat sich der finanzielle Ausgleich an die Verkehrsbetriebe nach § 148 Neuntes Buch Sozialgesetzbuch (SGB IX) in den letzten 10 Jahren jährlich entwickelt?
5. Wie wird sich diese Zahlung in 2005 und 2006 entwickeln, sollten die neuen Regelungen, die das Verwaltungsvereinfachungsgesetz vorsieht, umgesetzt werden?
6. Warum hält die Bundesregierung eine weitere Senkung der Ausgleichszahlung für angemessen, obwohl bereits die bisherige Formel für den Ausgleichsbetrag nicht zur Deckung der tatsächlichen Beförderungskosten ausreicht?
7. Bleibt der angekündigte 3-Stufenplan (Subventionsabbau gemäß Koch-Steinbrück), nach dem 4 Prozent dieser Zahlung im Jahre 2004, 8 Prozent im Jahre 2005 und 12 Prozent im Jahre 2006 eingespart werden sollen, bestehen?
8. Stuft die Bundesregierung den Nachteilsausgleich für Menschen mit Behinderung als Subvention ein, obwohl die Ausgleichszahlung steuerlich bei den Verkehrsunternehmen als „Entgelt von dritter Seite“ behandelt wird?
9. Aus welchem Grund sollen auch bei Verkehrsunternehmen, die einen betriebsindividuellen Nachweis über die Beförderung von Menschen mit Behinderung führen, Kürzungen der Ausgleichszahlung vorgenommen werden?
10. Welche Maßnahmen der Verkehrsbetriebe erwartet die Bundesregierung, um einen Einnahmeverlust auszugleichen, vor dem Hintergrund, dass zusätzlich bereits Kürzungen des Ausgleichs nach § 45a Personenbeförderungsgesetz zu Lasten der Verkehrsbetriebe in Kraft getreten sind?
11. Welche Auswirkungen hat die Regelung auf die Kommunen?
12. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass der notwendige Nachteilsausgleich für Menschen mit Behinderung, die gemäß § 145 SGB IX Anspruch auf unentgeltliche Beförderung haben, zu Lasten der Verkehrsbetriebe geht, und wie begründet sie dies?
13. Welche Auswirkungen wird diese Maßnahme nach Ansicht der Bundesregierung auf die Motivation der Verkehrsbetriebe haben, den dringend notwendigen barrierefreien Ausbau von Bahnhöfen und Haltestellen zu forcieren?

Berlin, den 1. Dezember 2004

Dr. Wolfgang Gerhardt und Fraktion