

## **Antwort der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Jürgen Klimke, Hubert Hüppe,  
Klaus Brähmig, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der CDU/CSU  
– Drucksache 15/5632 –**

### **Barrierefreier Tourismus**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Barrierefreies Reisen bildet nicht nur einen wichtigen Bestandteil der Teilhabe von Menschen mit Behinderung am Leben in der Gesellschaft, es ist auch ein touristisches Marktsegment mit unausgeschöpften Potenzialen und – angesichts der demografischen Entwicklung in Deutschland – ein Marktsegment mit Zukunft, wie auch die vom Bundesministerium für Wirtschaft und Arbeit in Auftrag gegebene Studie „Ökonomische Impulse eines barrierefreien Tourismus für alle“ bestätigt hat. Demnach liegt der jährliche Nettoumsatz, der durch Übernachtungsreisen von mobilitäts- und aktivitätseingeschränkten Menschen in Deutschland erzielt wird, bereits jetzt etwa 2,5 Mrd. Euro und die Zahl der dadurch gesicherten Vollzeit-Arbeitsplätze bei 65 000. Allein auf Grund der nicht ausreichend befriedigten Nachfrage sei ein Steigerungspotenzial von 620 bis 1 930 Mio. Euro bei umfassend realisierter Barrierefreiheit vorhanden.

Barrierefrei bedeutet, dass touristische Angebote für alle Menschen möglichst ohne fremde Hilfe nutzbar sind und niemanden ausschließen. Barrierefreie Tourismus-Angebote müssen daher Menschen mit verschiedenen Behinderungen wie Mobilitätsbehinderungen, Sinnesbehinderungen und geistigen Behinderungen gerecht werden und steigern darüber hinaus den Komfort für alle Reisenden. So profitieren beispielsweise auch Familien mit kleinen Kindern und Kinderwagen, ältere Menschen sowie Personen mit vorübergehenden Unfallfolgen von barrierefreien Angeboten. Dabei bezieht sich die Barrierefreiheit auf alle Etappen der Reise und ihrer Vorbereitung, sie reicht von der Auswahl des Reiseziels über die Buchung und die Anreise bis zur Unterkunft und der Nutzung touristischer Angebote am Urlaubsziel. Gerade in der Sicherung barrierefreier Angebote entlang der gesamten touristischen Servicekette besteht die größte Herausforderung – hier gibt es allerdings auch die größten Defizite, wie in der Studie „Ökonomische Impulse eines barrierefreien Tourismus für alle“ festgehalten wird.

Durch vielfältige Maßnahmen der Kommunen und Regionen sowie der Tourismuswirtschaft konnte eine erhebliche Verbesserung des Angebots im Bereich des barrierefreien Tourismus erreicht werden. Wegweisend sind auch die Pla-

nungshilfe „Barrierefreier Tourismus für alle“ des Allgemeinen Deutschen Automobil-Clubs (ADAC) sowie die Zielvereinbarung zur Barrierefreiheit des Deutschen Hotel- und Gaststättenverbandes (DEHOGA) und des Hotelverbandes Deutschland (IHA). Allerdings bestehen derzeit noch Defizite in der Vernetzung barrierefreier Angebote sowie in der Öffentlichkeitsarbeit. Ferner ist laut der oben genannten Studie eine fehlende Transparenz auf Grund nicht vorhandener einheitlicher Begrifflichkeiten, Kennzeichnungen und Bewertungskriterien festzustellen.

Die Bundesregierung hat bekundet, dass sie bei Unternehmen Maßnahmen zur Schaffung von Barrierefreiheit anregt und positive Beispiele popularisiert (vgl. Bundestagsdrucksache 15/3287). Bisher hat die Bundesregierung jedoch noch nicht ausgeführt, wie sie diese Vorgaben konkret umsetzt. Auch die Förderung von Modellprojekten zum barrierefreien Tourismus hält die Bundesregierung für ein geeignetes Instrument ihrer Arbeit (vgl. Bundestagsdrucksache 15/3287), führt jedoch in der Anfrage lediglich ein einziges Projekt an, das konkret unterstützt wird. Daher ist ein Überblick über die konkreten Initiativen der Bundesregierung zur Förderung des barrierefreien Tourismus notwendig.

Ein ganz konkretes Problem für Menschen mit Behinderung stellt bei Bahnreisen die Rollstuhlmitnahme im ICE dar: Hier gibt es pro Zug nur ein bis zwei Rollstuhlplätze, so dass ein spontanes Reisen mit dem ICE – insbesondere für Gruppen – nahezu ausgeschlossen ist. Angesichts anstehender Umbaumaßnahmen von ICE-Zügen der ersten Generation ist zu erfragen, ob und wie die Bundesregierung sich hier für Verbesserungen einsetzt.

1. Wie beurteilt die Bundesregierung die Entwicklung auf dem Gebiet barrierefreier touristischer Angebote in den letzten Jahren?

Wo bestehen noch Defizite?

In Deutschland gibt es in den letzten Jahren auf dem Gebiet des barrierefreien Tourismus erhebliche Fortschritte. Die Bundesregierung hatte seit Mitte der 90er Jahre mehrere Projekte zur Verbesserung des barrierefreien Reisens und für ein breitgefächertes Angebot behindertengerechter Urlaubsmöglichkeiten in Deutschland mit Bundesmitteln gefördert. Das waren u. a. ein dreiteiliges Forschungsvorhaben „Reisen für behinderte Menschen“ (BMWA, BMVBW, BMGS), Studien zum „Barrierefreien ÖPNV in Deutschland“ (BMVBW), ein Bundeswettbewerb unter dem Motto „Willkommen im Urlaub – Familienzeit ohne Barrieren“ (BMFSFJ), Schulungen für Tourismusberater aus der Selbsthilfe (BMGS), Forschungs- und Bildungsprojekte in den Ländern sowie ein Modellprojekt zum barrierefreien Tourismus im Freistaat Thüringen (BMBF).

Darüber hinaus unterstützt die Bundesregierung auch Projekte und Veranstaltungen, die über die Anforderungen an barrierefreie Reise- und Urlaubsangebote für Menschen mit unterschiedlichen Behinderungen informieren. Neben Reisemagazinen für Menschen mit Behinderungen werden auch Messeinsätze verschiedener Selbsthilfeorganisationen gefördert, die die Interessen und Belange mobilitätseingeschränkter und behinderter Menschen beim Reisen öffentlichkeitswirksam darstellen sollen.

Um Informationen und Kommunikation auf dem Gebiet des barrierefreien Reisens weiter zu verbessern, wird aus dem Haushalt des Bundesministeriums für Gesundheit und Soziale Sicherung (BMGS) seit 1999 auch die Gründung und die Tätigkeit der Nationalen Koordinierungsstelle „Tourismus für Alle“ (NatKo) gefördert.

Zudem hatte das Bundesministerium für Wirtschaft und Arbeit (BMWA) vor dem Hintergrund des Europäischen Jahres der Menschen mit Behinderungen 2003 eine Grundlagenuntersuchung zu den „Ökonomischen Impulsen eines barrierefreien Tourismus für alle“ gefördert, die national wie international starke

Beachtung fand und in der Tourismuswirtschaft und bei den Behindertenverbänden ein positives Echo ausgelöst hatte.

Nicht zuletzt durch die Aktivitäten der Bundesregierung haben auch die Tourismuswirtschaft, die Branchenverbände und Fremdenverkehrsorganisationen ihre Anstrengungen zur stärkeren Berücksichtigung der Belange behinderter Menschen in den letzten Jahren deutlich erhöht. Branchenverbände wie der Deutsche Hotel- und Gaststättenverband (DEHOGA), der Deutsche Tourismusverband (DTV), der Deutsche Reisebüro und Reiseveranstalter Verband (DRV), der Allgemeine Deutsche Automobilclub (ADAC) und die Deutsche Zentrale für Tourismus (DZT) haben das Thema engagiert aufgegriffen und publizieren gute Praxisbeispiele, qualifizieren touristisches Fachpersonal, unterstützen die Tourismuswirtschaft bei der Schaffung attraktiver Angebote auch für ältere und behinderte Menschen und deren Vermarktung über Publikationen und im Internet.

Weiterer Handlungsbedarf besteht nach Auffassung der Bundesregierung bei der Übertragung der vielfältigen guten Beispiele und Erfahrungen bei der Schaffung von barrierefreien Angeboten durch die Länder und Regionen sowie bei der besseren Kooperation aller Servicepartner vor Ort.

2. Wie bewertet die Bundesregierung den Stand Deutschlands im Hinblick darauf, ein barrierefreies Reisen für jedermann zu ermöglichen im Vergleich zu den anderen EU-Mitgliedstaaten sowie den USA und Kanada?

Mit der größten Reform seit den 70er Jahren haben Bundesregierung und Gesetzgeber seit 1998 die rechtlichen Grundlagen geschaffen, dass behinderte Menschen ihr Leben – auch beim Reisen – in freier Selbstbestimmung gestalten können. Die Reform hat nicht nur in Deutschland den Grundstein für eine Verbesserung der Situation der behinderten Menschen gelegt, sondern ist auch auf internationaler Ebene beispielgebend.

Im Rahmen des barrierefreien Reisens spielen Mobilitätsvielfalt und zugängliche Verkehrsmittel eine wichtige Rolle. Mit dem Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (BGG) und zu Änderungen anderer Gesetze vom 27. April 2002 hat die Bundesregierung gerade im Verkehrsbereich wichtige Gesetze geändert und das Prinzip der Barrierefreiheit zu einem durchgängigen Prinzip erhoben (vgl. dazu „Unterrichtung durch die Bundesregierung über die Lage behinderter Menschen und ihrer Teilhabe, Bundestagsdrucksache 15/4575“).

Das hervorragende Abschneiden deutscher Verkehrsunternehmen im Rahmen eines europäischen Wettbewerbs im Jahr 2003 zum Thema „Barrierefreiheit im öffentlichen Personenverkehr und in der Infrastruktur“ belegt, dass sich Deutschland im Bereich Barrierefreiheit im europäischen Vergleich sehen lassen kann. Im Ergebnis belegten vier deutsche Verkehrsunternehmen Plätze unter den ersten zehn, darunter auch den Platz 1.

Auch die Recherchen der mit der Grundlagenuntersuchung zu den ökonomischen Impulsen beauftragten Institute belegen, dass Deutschland im Hinblick auf das barrierefreie Reisen innerhalb Europas eine führende Stellung einnimmt. Die Studie wurde z. B. in Luxemburg, Österreich, Norwegen, Spanien und Schweden in wissenschaftlichen Veranstaltungen präsentiert und erörtert und auch von der Europäischen Kommission sehr intensiv ausgewertet. Die Europäische Kommission hat inzwischen auch ein Projekt „Wirtschaftliche Auswirkungen der Schaffung zugänglicher Fremdenverkehrseinrichtungen“ ausgeschrieben, das nach Fertigstellung Vergleiche Deutschlands mit den anderen EU-Mitgliedstaaten ermöglichen wird.

3. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass trotz verstärkter Bemühungen der touristischen Einrichtungen und Anbieter vor Ort die Koordination und Vernetzung der barrierefreien Angebote noch verbesserungsbedürftig ist?

Wenn ja, mit welchen Maßnahmen setzt sich die Bundesregierung für eine bessere Koordination und Vernetzung dieser Angebote ein?

Wenn nein, warum nicht?

Die Bundesregierung hält eine bessere Koordinierung und Vernetzung des touristischen Angebots – angefangen bei der Information und Buchung über die Anreise, Unterbringung und Verpflegung, dem Kultur- und Freizeitangebot bis zur Abreise – für erforderlich.

Deshalb fördert sie zum Beispiel über das Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) innerhalb der Innovationsinitiative für die Neuen Länder „Unternehmen Region“ im Programm „InnoRegio“ eine Initiative für eine „Barrierefreie Modellregion für den integrativen Tourismus“ im Freistaat Thüringen. Das Projekt hat eine Laufzeit von 2000 bis 2006 und ein Budget von rd. 7,2 Mio. Euro. Im Naturpark Thüringer Wald sollen durch die Verbesserung der Qualität sowie durch die Vernetzung und zielgruppengerechte, barrierefreie Gestaltung des touristischen Angebots nachhaltige ökonomische Impulse ausgelöst und neue Arbeitsplätze geschaffen werden.

Darüber hinaus läuft derzeit eine ebenfalls vom Bundesministerium für Wirtschaft und Arbeit geförderte bundesweite Qualifizierungs- und Schulungsinitiative des DEHOGA und der NatKo „Gastfreundschaft für Alle“. In 30 Seminaren werden deutschlandweit Tourismuspraktiker zum sensiblen Umgang mit älteren und behinderten Menschen, zur Schaffung von barrierefreien Angeboten und zu den Erfordernissen für eine bessere Koordinierung und Vernetzung vor Ort professionell geschult.

4. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass speziell auf sinnesbehinderte (sehbehinderte, blinde oder gehörlose Menschen) und geistig behinderte Menschen zugeschnittene touristische Angebote der besonderen Unterstützung bedürfen, weil diese Personengruppe eine kleinere touristische Zielgruppe als die in ihrer Mobilität beschränkten Menschen darstellt und deshalb mit einem geringeren Engagement der Tourismuswirtschaft zu rechnen ist?

Wenn ja, welche Maßnahmen ergreift die Bundesregierung zur Schaffung von touristischen Angeboten für sinnesbehinderte Menschen?

Wenn nein, warum nicht?

Die Bundesregierung misst dem Ausbau barrierefreier Reise- und Urlaubsmöglichkeiten und der Schaffung der entsprechenden Angebote für alle behinderten Menschen besondere Bedeutung bei. Sie setzt sich insbesondere dafür ein, Barrierefreiheit in ihrer umfassenden Begrifflichkeit zu verstehen und diese nicht nur für gehbehinderte Menschen oder Rollstuhlfahrer, sondern gleichermaßen für Menschen mit Sinneseinschränkungen oder mit Lern- oder geistiger Behinderung zu erreichen.

Die Bundesregierung unterstützt dabei auch konkrete und umsetzungsfähige Lösungsmodelle zur Herstellung von Barrierefreiheit für sinnes- und geistig behinderte Menschen. Beispiele hierfür sind das in der Antwort zu Frage 3 erwähnte Qualifizierungsprojekt „Gastfreundschaft für Alle“ sowie das im Rahmen des Forschungsprogramms Stadtverkehr des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVWBW) geplante Vorhaben „Barrierefreiheit im öffentlichen Raum für Seh- und Hörgeschädigte“.

5. Welche Maßnahmen ergreift die Bundesregierung, um die Erkenntnisse, die sie aus der Studie „Ökonomische Impulse eines barrierefreien Tourismus für alle“ gewonnen hat, zu popularisieren und insbesondere bei touristischen Dienstleistern bekannt zu machen?

Die Bundesregierung hat mit der Vorstellung der Grundlagenstudie „Ökonomische Impulse für einen barrierefreien Tourismus für alle“ in mehreren Veranstaltungen und ihrer Veröffentlichung als Dokumentation des Bundesministeriums für Wirtschaft und Arbeit eine große öffentliche Aufmerksamkeit erreicht und vor allem die Tourismuswirtschaft sowie die Tourismus- und Behindertenverbände zu weiteren Aktivitäten angeregt.

Darüber hinaus wurden die wichtigsten Handlungsempfehlungen zur Qualifizierung und Schaffung von Qualitätskriterien und Standards für den barrierefreien Tourismus inzwischen mit dem bereits erwähnten Projekt „Gastfreundschaft für Alle“ und dem Abschluss von Zielverhandlungen umgesetzt.

Koordiniert und begleitet von der Bundesregierung haben fünf anerkannte Interessenverbände behinderter Menschen unter der Federführung des Sozialverbandes VdK Deutschland gemeinsam mit dem DEHOGA und dem Hotelverband Deutschland am 12. März 2005 eine freiwillige Vereinbarung zum barrierefreien Tourismus mit verlässlichen Standards unterzeichnet. Es war die erste bundesweite Zielvereinbarung seit Inkrafttreten des Behindertengleichstellungsgesetzes (BGG).

6. Durch welche konkreten Maßnahmen versucht die Bundesregierung, Initiativen der Wirtschaft zum Abbau bestehender Barrieren anzuregen?

Eine vorrangige Maßnahme sehen die Bundesregierung und insbesondere der Beauftragte der Bundesregierung für die Belange behinderter Menschen in der Weiterführung der Gespräche mit Verbänden behinderter Menschen, Unternehmen und Unternehmensverbänden sowie anderen Institutionen für die Aufnahme von Verhandlungen zu Zielvereinbarungen z. B. für barrierefreie Flugreisen. In den Gesprächen sollen der Rahmen für die Aufnahme der Verhandlungen abgesteckt und einzelne Schwerpunkte erörtert werden.

7. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass die Bekanntheit barrierefreier touristischer Angebote noch verbessert werden könnte?

Wenn ja, was unternimmt die Bundesregierung, um die Bekanntheit solcher Angebote zu erhöhen?

Wenn nein, warum nicht?

Ja. Es wird auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen.

Der Popularisierung guter Beispiele für das barrierefreie Reisen dienen vor allem

- der vom Bundesministerium für Familie, Senioren, Frauen und Jugend (BMFSFJ) durchgeführte Bundeswettbewerb „Willkommen im Urlaub – Familienzeit ohne Barrieren“,
- die Schulungs- und Qualifizierungsinitiative der NatKo und des DEHOGA „Gastfreundschaft für Alle“ sowie
- die Internetpräsentationen der maßgeblich von der Bundesregierung geförderten DZT sowie auch der NatKo.

Darüber hinaus halten die einzelnen Bundesländer und ihre Marketingorganisationen eine Vielzahl von speziellen Angebotsbroschüren und Internetinformationen für das barrierefreie Reisen in Deutschland bereit.

8. Welche Erkenntnisse hat die Bundesregierung über die Nutzung barrierefreier Angebote im Tourismusbereich (Auslastung barrierefreier Hotelzimmer, Umsatz barrierefreier Beherbergungs- und Gastronomiebetriebe, Nutzung barrierefreier Internetangebote, Umsatzzahlen von Urlaubsorten, die mit Barrierefreiheit werben), und welche Entwicklung stellt die Bundesregierung hier fest?

Der Bundesregierung liegen keine Erkenntnisse über die Nutzung barrierefreier Angebote im Tourismusbereich vor. Da Barrierefreiheit ein allgemeines Bürgerrecht ist, gibt es hierzu keine gesonderte Erfassung im Rahmen der amtlichen Statistik.

9. Welche Rolle spielen Angebote des barrierefreien Tourismus bei der Vermarktung des Tourismusstandortes Deutschland im In- und Ausland durch die Deutsche Zentrale für Tourismus (DZT)?

Plant die DZT, den barrierefreien Tourismus in Deutschland zukünftig zu einem Schwerpunkt ihrer Aktivitäten auszubauen sowie – wie in der Studie „Ökonomische Impulse eines barrierefreien Tourismus für alle“ angeregt – eine Broschüre „Barrierefrei Reisen in Deutschland“ herauszugeben?

Die DZT kommuniziert als nationale Marketingorganisation das „Barrierefreie Reisen“ schon seit mehreren Jahren im Rahmen ihrer umfangreichen Marketing- und Vertriebsaktivitäten in Deutschland und auch weltweit über ihre 29 Auslandsvertretungen. Dazu hat sie ihren Internetauftritt unter [www.deutschland-tourismus.de/www.germany-tourism.de](http://www.deutschland-tourismus.de/www.germany-tourism.de) entsprechend umfangreich ausgebaut, der unter der Rubrik „Barrierefreies Reisen“ zahlreiche Informationen und Reisemöglichkeiten für ältere und behinderte Menschen enthält.

Das betrifft Links zu den entsprechenden Websites der Landesmarketingorganisationen, Tipps und Hinweise auf besondere Serviceleistungen und Angebote der Städte, Regionen und Länder für behinderte Reisende. Auch gibt es Hinweise und Links zu den Serviceleistungen von Lufthansa und Deutsche Bahn für behinderte Menschen, Hinweise und Links auf die themenrelevanten Messen und Kongresse sowie wechselnde, buchbare Pauschalangebote von Hotels und weiteren Unterkünften, die sich auf die Beherbergung von behinderten Reisenden spezialisiert haben. Ebenso enthalten sind Links zu Organisationen, die bei der Organisation eines barrierefreien Urlaubs in Deutschland weiterhelfen.

Seit Anfang 2004 hat die DZT ihren Service für behinderte Menschen verbessert. Beispielsweise können nun blinde Menschen mit der Tastatur auf der DZT-Website navigieren. Für Menschen mit starker Sehschwäche ist die Website skalierbar eingerichtet, so dass Nutzer die Seite auf ihrem Bildschirm vergrößern können. Im Vergleich zu anderen europäischen Staaten ist die DZT die erste nationale Marketingorganisation, die ihren Internetauftritt konsequent barrierefrei gestaltet hat.

Zum Thema „Barrierefreier Tourismus“ informiert die DZT in den DZT-eigenen Publikationen und auch im Pressedienst „Travel Tipps“. Entsprechend der Strategie der DZT, immer mehr die Printprodukte zu Gunsten des Internets zu reduzieren, ist derzeit keine spezielle Broschüre „Barrierefrei Reisen in Deutschland“ vorgesehen.

10. Welche Fördermöglichkeiten von Seiten des Bundes sowie von Seiten der EU bestehen für den barrierefreien Umbau von privaten Beförderungsunternehmen (Seilbahnen, private Eisenbahnen, Schiffe)?

Mit dem Inkrafttreten des BGG im Jahr 2002 wurden auch wichtige Fachgesetze im eng bemessenen Zuständigkeitsbereich des Bundes geändert. So werden Finanzhilfen des Bundes nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) nur für barrierefreie Vorhaben gewährt. Förderfähig sind z. B. Schienenfahrzeuge des öffentlichen Personennahverkehrs. Die Entscheidung über Zuwendungen in diesem Bereich obliegt den Ländern. Die Umrüstung von Fahrzeugen ist jedoch nicht förderfähig.

Für die Umrüstung können die Länder Mittel einsetzen, die sie aus dem Steuerertrag des Bundes erhalten, wie z. B. nach dem Regionalisierungsgesetz (RegG). Insgesamt gewährt der Bund den Ländern nach GVFG und dem RegG jährlich rd. 8,5 Mrd. Euro und leistet damit im Rahmen seiner rechtlichen Möglichkeiten einen zentralen Beitrag zur Qualitätssteigerung des öffentlichen Nahverkehrs und damit auch zur Barrierefreiheit.

11. In welcher Form macht die Bundesregierung positive Beispiele für den Abbau von Barrieren beziehungsweise für die Schaffung von Angeboten auf dem Gebiet eines barrierefreien Tourismus bekannt?

Welche konkreten positiven Beispiele hat die Bundesregierung in den letzten zwölf Monaten in welcher Form bekannt gemacht (bitte einzeln ausweisen)?

Es wird auf die Antwort zu Frage 7 verwiesen.

12. Wie bewertet die Bundesregierung die Idee eines jährlichen bundesweiten Wettbewerbs nach Vorbild des Bundeswettbewerbs 2003 „Willkommen im Urlaub – Familienzeit ohne Barrieren“, mit dem modellhafte Lösungen auf dem Gebiet des barrierefreien Tourismus sowohl einzelner touristischer Dienstleister als auch von Kommunen oder ganzen Regionen ausgezeichnet und der breiten Öffentlichkeit bekannt gemacht werden?

Ist die Bundesregierung bereit, einen solchen Wettbewerb als dauerhafte Institution zu initiieren?

Wenn nein, warum nicht?

In den Jahren 1986, 1990 und 1994 sind von der Bundesregierung Bundeswettbewerbe zum Thema „Familienferien in Deutschland“ durchgeführt worden. Auf Anregung des Deutschen Bundestages hat die Bundesregierung im Jahre 2003 einen weiteren Bundeswettbewerb durchgeführt, der wegen des Europäischen Jahres der Menschen mit Behinderungen insbesondere an den Bedürfnissen von Familien mit behinderten Angehörigen orientiert war.

Die Ergebnisse der Bundeswettbewerbe werden von der Bundesregierung als sehr positiv eingeschätzt. Sie haben sowohl den Familien als auch den Anbietern wichtige Anregungen zur Gestaltung des Urlaubs geben können.

Eine jährliche Wiederholung des Bundeswettbewerbs ist aus personellen, organisatorischen und finanziellen Gründen nicht durchführbar. Wegen des großen Interesses der Anbieter müsste ein Landeswettbewerb vorgeschaltet werden. Die Länder haben deutlich gemacht, dass sie hierzu nur nach einer längeren Vorlaufzeit in der Lage sind. Außerdem müssten sie die Kosten des Landeswettbewerbs selbst tragen. Hierfür stehen zurzeit bei den Ländern keine Haushaltsmittel zur Verfügung.

Die Bundesregierung wird prüfen, ob ein Bundeswettbewerb Familienurlaub einmal pro Legislaturperiode durchgeführt werden kann. Die schwerpunktmäßige Ausrichtung des Bundeswettbewerbs könnte dabei variieren.

13. Hält die Bundesregierung die Schaffung einer einheitlichen bundesweiten Kennzeichnung, verbunden mit einem bundesweiten Qualitätssiegel, durch das Angebote eines barrierefreien Tourismus von touristischen Dienstleistern sowie von Kommunen kenntlich gemacht und einem gemeinsamen Standard unterworfen werden, für sinnvoll?

Wenn ja, was unternimmt die Bundesregierung für die Schaffung oder Anregung einer solchen Kennzeichnung sowie eines solchen Qualitätssiegels?

Wenn nein, warum hält die Bundesregierung ein solches Siegel nicht für sinnvoll?

Die Bundesregierung begrüßt, dass mit dem Abschluss der freiwilligen Zielvereinbarung zwischen dem DEHOGA und IHA einerseits und den Behindertenverbänden andererseits umfassende Kriterien für die standardisierte Erfassung, Bewertung und Darstellung barrierefreier Angebote geschaffen wurden. Die Umsetzung der Standards obliegt der Wirtschaft und ihren Verbänden. Die Bundesregierung wird diesen Prozess beobachten und – wenn erforderlich beratend – weiter unterstützen.

Die Bundesländer, Verbände und die Wirtschaft sprechen sich aus Kosten-Nutzen-Gründen dafür aus, Standards und Kriterien über möglichst schlanke Strukturen zu implementieren. Zudem stehen für die mit der Einführung eines bundesweiten Qualitätsgütesiegels verbundenen personellen, organisatorischen und finanziellen Aufwendungen zurzeit weder beim Bund noch bei den Ländern die erforderlichen Haushaltsmittel zur Verfügung.

14. Welche Maßnahmen wird die Bundesregierung ergreifen, um die in der Zielvereinbarung mit dem Hotel- und Gaststättengewerbe (DEHOGA und IHA) festgelegten einheitlichen Standards bei der Erfassung, Bewertung und Darstellung barrierefreier Angebote bekannt zu machen?

Welche Maßnahmen wird die Bundesregierung ergreifen, um die Anwendung der neuen Standards auch durch die nicht von diesen beiden Verbänden vertretenen Beherbergungs- und Gaststättenbetriebe (insbesondere Privatunterkünfte) und ihren einschlägigen Unterkunftsverzeichnissen zu fördern?

Die Bundesregierung koordiniert und begleitet den Prozess der Verhandlung von Zielvereinbarungen konstruktiv – vgl. hierzu auch Antwort zu Frage 4.

Die mit der Zielvereinbarung festgelegten einheitlichen Standards bekannt zu machen, ist vorrangig Aufgabe der Vertragspartner. Wirtschafts- und Behindertenverbände haben insbesondere über die Fachpresse ausführlich über die Zielvereinbarung informiert. Darüber hinaus werden DEHOGA und IHA die Standards im Rahmen der für Sommer 2005 vorgesehenen Akquise der Daten für den „Deutschen Hotelführer“ und „Hotels Deutschland“ 2006 bekannt machen und auch bei der Fortschreibung der Hotelklassifizierung berücksichtigen.

Die Zielvereinbarung mit dem Hotel- und Gaststättengewerbe wurde auch auf den Internetseiten des Bundesministeriums für Gesundheit und Soziale Sicherung veröffentlicht und über das Bundesministerium für Wirtschaft und Arbeit und das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen durch entsprechende Pressemitteilungen bekannt gemacht.



Die Standards der Zielvereinbarung gelten zurzeit nur für Beherbergungs- und Gastronomiebetriebe. Der DTV hat bereits angekündigt, sie auf die Touristische Informationsnorm (TIN) zu übertragen, so dass diese auch für die Klassifizierung von Ferienhäusern, Ferienwohnungen und Privatzimmern anwendbar wären.

Mit der Akzeptanz und Umsetzung dieser Standards bei den im DEHOGA und IHA vertretenen Beherbergungs- und Gaststättenbetrieben sieht die Bundesregierung gute Chancen, dass sich aus Wettbewerbsgründen auch die übrigen Unternehmen des Gastgewerbes diesen Standards anschließen werden.

15. Unterstützt die Bundesregierung Weiterbildungsmaßnahmen von im Tourismusbereich Beschäftigten, die die Verbesserung der Barrierefreiheit und des Umgangs mit geistig behinderten Menschen zum Ziel haben?

Wenn ja, welche Maßnahmen werden in welcher Höhe unterstützt?

Die Bundesregierung unterstützt solche Maßnahmen zum Beispiel im Rahmen der Förderung der Initiative für eine „Barrierefreie Modellregion für den integrativen Tourismus“ über das Bundesministerium für Bildung und Forschung. Innerhalb dieses Innovationsverbundes wird unter anderem das Projekt „Integratives Bildungskonzept zur beruflichen Weiterbildung und Qualifizierung“ mit insgesamt 274 T Euro in der Laufzeit von 2002 bis 2005 vom BMBF gefördert.

Ziel des Vorhabens ist die Definition fachlicher Anforderungen an die Entwicklung und Gestaltung des integrativen Tourismus und die Integration in die Aus- und Weiterbildung von tourismusrelevanten Berufen. Die wissenschaftlich konzipierten und praktisch erprobten Curricula und die konzeptionelle Entwicklung eines Bildungszentrums sollen dazu beitragen, die wirtschaftliche Entwicklung der Region auf dem Gebiet des barrierefreien Tourismus zu unterstützen.

Es wird darüber hinaus auf die Antwort zu Frage 4 verwiesen.

16. Welche konkreten Maßnahmen ergreift die Bundesregierung, um mögliche Argumente von touristischen Anbietern, ihre Gäste würden Vorbehalte gegenüber behinderten Kunden haben, auszuräumen?

Die Bundesregierung setzt sich in ihrer gesamten politischen Arbeit dafür ein, dass die selbst bestimmte und gleichberechtigte Teilhabe behinderter Menschen am gesellschaftlichen Leben – insbesondere auch bei Urlaub und Reisen – verwirklicht wird.

Ebenso leisten die Verbände wie der DEHOGA im Einvernehmen mit der Bundesregierung sehr viel Überzeugungsarbeit im Rahmen ihrer Verbandsveranstaltungen, Schulungs- und Qualifizierungsmaßnahmen und durch die Publizierung von guten Beispielen. Auch der DTV hat ein Positionspapier zum barrierefreien Reisen in Deutschland erarbeitet und allen Ländern, Kommunen und Tourismusinstitutionen zur Umsetzung übermittelt. Über die Maßnahmen der DZT wurde in der Antwort zu Frage 9 ausführlich berichtet.

17. Hält die Bundesregierung in diesem Zusammenhang eine Kampagne, die in der breiten Bevölkerung für die Akzeptanz und Toleranz gerade gegenüber geistig behinderten Menschen wirbt, für ein geeignetes Mittel, um Vorbehalte gegenüber diesen Menschen zu verringern?

Wenn ja, welche Maßnahmen ergreift die Bundesregierung in dieser Richtung?

Wenn nein, warum nicht?

Aus Sicht der Bundesregierung ist die Herstellung der Barrierefreiheit und die Schaffung der notwendigen Akzeptanz für behinderte Menschen ein gesamtgesellschaftliches Anliegen und bedarf daher der ständigen, gezielten Aufklärung – insbesondere durch Aus- und Weiterbildung zum Thema „Barrierefreiheit“ und „Tourismus für alle“. Mit einer einmaligen Kampagne kann das aus Sicht der Bundesregierung nicht geleistet werden. Es wird hierzu auch auf die Antwort zu Frage 16 verwiesen.

18. In welchem Maße erwartet die Bundesregierung von einem Ausbau barrierefreier touristischer Angebote zusätzliche Impulse für die Beschäftigung behinderter Menschen im Tourismusbereich?
19. Welche Anstrengungen unternimmt die Bundesregierung, um positive Beispiele barrierefreier touristischer Angebote, bei denen auch Arbeitsplätze für behinderte Menschen geschaffen wurden, zu unterstützen und bekannt zu machen?

Die Fragen 18 und 19 werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Über die Entwicklung der Zahl der behinderten Beschäftigten im Tourismusbereich liegen der Bundesregierung keine verlässlichen Daten vor. Es ist aber davon auszugehen, dass mit der aus dem Europäischen Sozialfonds geförderten und vom Bundesministerium für Wirtschaft und Arbeit gesteuerten Gemeinschaftsinitiative „EQUAL“ zusätzliche Impulse zur Bekämpfung von Diskriminierung und Ungleichheiten von behinderten arbeitenden und arbeitssuchenden Menschen auch im Tourismusbereich ausgelöst werden. Als ein Beispiel kann das EQUAL-2-Projekt „FAIRWAY – neue Wege zu selbstbestimmtem Erwerbsleben durch mehr Barrierefreiheit“ im Land Brandenburg angeführt werden.

20. Wie bewertet die Bundesregierung in diesem Zusammenhang das Projekt des Stadthaushotels Hamburg „Anders und gut!“, welches als erstes Hotel in Deutschland als Integrationsbetrieb geführt wurde?

Die Bundesregierung begrüßt die Initiativen einzelner Hotels, in den barrierefreien Tourismus zu investieren und ihre Aktivitäten auch öffentlichkeitswirksam darzustellen. Dazu bietet z. B. der DEHOGA mit seiner Branchenzeitschrift ausgezeichnete Möglichkeiten. Erfreulicherweise arbeiten inzwischen deutschlandweit schon mehrere Integrationsbetriebe mit zunehmendem Erfolg.

21. Wie beurteilt die Bundesregierung vor dem Hintergrund des Ziels der Teilhabe von Menschen mit Behinderung die Tatsache, dass in modernen ICE-Zügen nur ein bis zwei Plätze für Rollstuhlfahrer zur Verfügung stehen?

Im Personenfernverkehr sind aktuell nahezu alle Züge mit ein bis zwei Rollstuhlplätzen sowie einer für Rollstuhlfahrerinnen und Rollstuhlfahrer weit-

gehend nutzbaren Toilettenanlage ausgestattet. Durch Doppeltraktion bei ICE 2, ICE 3 und ICE T ergeben sich jeweils zwei rollstuhlgerechte Bereiche im Zug. Im IC-Verkehr kommen Bistrowagen (mit einem Rollstuhlstellplatz), Großraummittelwagen (mit 2 Rollstuhlstellplätzen) und Steuerwagen (mit ebenfalls 2 Rollstuhlstellplätzen) zum Einsatz, so dass bis zu fünf Rollstuhlfahrerinnen bzw. -fahrer im selben Zug reisen können.

22. Hat die Bundesregierung Erkenntnisse über die Nutzung der Plätze für Rollstuhlfahrer in den Zügen der Deutschen Bahn AG (DB AG), die Entwicklung der Nutzung in den letzten Jahren sowie die Erwartungen für die Zukunft?

Wenn ja, welche?

Die Erfahrungen der Deutschen Bahn AG haben gezeigt, dass dieses Platzangebot im Durchschnitt zu 20 Prozent genutzt wird und in der ganz überwiegenden Zahl der Fälle nachfragegerecht ist. Für Gruppenreisen, bei denen nicht alle teilnehmenden Rollstuhlfahrerinnen und -fahrer im selben Zug befördert werden können, besteht eine tarifliche Regelung, die eine finanzielle Benachteiligung aufgrund einer Teilung der Gruppe ausschließt. Für die DB AG ist ein höheres Platzangebot wirtschaftlich kaum darstellbar. Da bei weitem nicht alle Rollstuhlfahrerinnen und -fahrer ihre Reise über die Mobilitätsservice-Zentrale anmelden, ist eine exakte Erfassung der Reisendenzahl nicht darstellbar. Aufgrund der erheblichen Erweiterungen der Reisemöglichkeiten im Schienenpersonenahverkehr der Deutschen Bahn wurde eine Nutzungssteigerung in den letzten Jahren erreicht.

23. Wie beurteilt die Bundesregierung die Tatsache, dass die Fahrradmitnahme in ICE-Zügen immer noch nicht möglich ist, obwohl von der Einrichtung solcher Mitnahmemöglichkeiten auch behinderte Menschen mit Rollstühlen sowie Familien mit Kindern, die Kinderwagen mit sich führen, profitieren würden?

Was unternimmt die Bundesregierung, um die DB AG zur Fahrradmitnahme im ICE zu bewegen?

Im Fernverkehr der DB AG ist in nahezu allen IC-Zügen sowie in den Nachtzügen die Fahrradmitnahme möglich. Die DB AG hat eine denkbare Ausweitung der Fahrradmitnahme auf ICE-Züge analysiert. Sie steht ihr aus folgenden Gründen kritisch gegenüber:

- Für die Fahrradabteile im ICE wäre ein kostenintensiver Umbau der Gesamtflotte notwendig. Ein rein linienbezogenes Angebot mit einer umgebauten Teilflotte ist aufgrund des umlaufoptimierten Fahrzeugeinsatzes nicht möglich.
- Die Schaffung von Fahrradstellplätzen kostet Sitzplätze mit entsprechenden Einnahmeausfällen, welche durch die Erlöse aus Fahrradkarten nicht kompensierbar wären.
- Auf vielen ICE-Strecken verkehrt parallel auch der IC. Ein paralleles Fahrradangebot in beiden Zugsystemen würde zu „Kannibalisierungseffekten“ führen und die Auslastung des Stellplatzangebotes im IC reduzieren.

Die DB AG hält eine multifunktionale Nutzung von Fahrradabteilen in Fernverkehrszügen für kaum praktikabel. Rollstuhlfahrerinnen und -fahrer sowie Familien mit Kleinkindern erwarten bei längeren Reisen zurecht einen angemessenen Sitzkomfort und die Erreichbarkeit von Serviceeinrichtungen im Zug, was bei einer Unterbringung dieser Personengruppen in Fahrradabteilen nicht gewährleistet werden könnte.

24. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass im Rahmen des geplanten Umbaus von 59 ICE-Zügen der ersten Generation Mehrzweckabteile, die die Mitführung von zusätzlichen Rollstühlen – aber auch von Fahrrädern und Kinderwagen – ermöglichen, eingebaut werden sollten?

Wenn ja, in welcher Form wirkt die Bundesregierung auf die Bahn ein, solche Abteile einzubauen?

Wenn nein, warum nicht?

Da es sich beim derzeit durchgeführten Redesign der 59 ICE-1-Triebzüge nicht um eine umfassende Modernisierungsmaßnahme handelt, werden keine grundsätzlichen Änderungen mit Eingriffen in die Fahrzeugstruktur oder Auswirkungen auf die Statik vorgenommen. Im Vordergrund steht der Austausch von Bodenbelägen, Sitzen, Tischen, Verkleidungen und Kommunikationseinrichtungen, so dass diese kundenrelevanten Einrichtungen an den Standard der neuen ICE-Generationen angepasst bzw. darüber hinaus verbessert werden.

Die Berücksichtigung von Mehrzweckabteilen für die Mitnahme von mehreren Rollstühlen, Kinderwagen und Fahrrädern würde erhebliche technische Änderungen am Fahrzeug erfordern, welche über die beschlossenen Maßnahmen weit hinausgehen und dem Ziel einer Erhöhung der Sitzplatzkapazität im ICE 1 entgegenstehen.

Mit dem Redesign ist allerdings die Einrichtung eines zusätzlichen Rollstuhlstellplatzes verbunden, so dass nach Abschluss der Maßnahme künftig bis zu drei Rollstühle gleichzeitig Platz finden. Selbstverständlich eignen sich bereits heute alle ICE-Züge zur Mitnahme von Kinderwagen, ohne dass hierfür spezielle Mehrzweckabteile geschaffen werden müssen.

Über die Frage, welche Beförderungsangebote die Deutsche Bahn AG bereitstellt, entscheidet das Unternehmen in eigener wirtschaftlicher Verantwortung. Dennoch hat die Bundesregierung gegenüber der Deutschen Bahn AG die Erwartung geäußert, dass sie Beförderungsangebote für Fahrräder auch auf langen Strecken bereitstellt, die schnell, zuverlässig und pünktlich sind.

25. Hat die Bundesregierung Kenntnisse darüber, ob die DB AG beim ICE fahrzeuggebundene Einstieghilfen für Rollstuhlfahrer plant?

Wenn ja, welche technischen Lösungen stehen zur Debatte und welche Zeitplanung liegt dem Vorhaben zu Grunde?

Wenn nein, plant die Bundesregierung, ihren Einfluss auf die DB AG geltend zu machen, um zukünftig die barrierefreie Nutzung der ICE zu ermöglichen?

Grundsätzlich ist für alle künftig zu entwickelnden Zugsysteme, d. h. für alle nach dem 1. Juli 2004 von der DB Fernverkehr AG auf Basis einer Neuentwicklung zu beschaffenden neuen Fahrzeugtypen der DB Fernverkehr AG (u. a. Nachfolgefahrzeuge IC-Verkehr/neue Fahrzeugtypen des lokbespannten Fernverkehrs sowie Nachfolgefahrzeuge ICE/neue Zugfamilie des Hochgeschwindigkeitsverkehrs) die fahrzeuggebundene Einstieghilfe im Anforderungsprofil enthalten und wird damit zu einem festen Bestandteil der zu beschaffenden Zugsysteme.

Ein Nachrüsten aller bestehenden Zugprodukte mit einer fahrzeuggebundenen Einstieghilfe ist wirtschaftlich jedoch nicht darstellbar. Aus diesem Grund hat die DB AG den Einbau von fahrzeuggebundenen Einstieghilfen im Rahmen des ICE-1-Redesigns (hier wäre nur ein Hublift in Betracht gekommen) verwerfen müssen.

Bei umfassenden Modernisierungsmaßnahmen sowie bei Übernahme oder Nachbestellung einer größeren Stückzahl von bestehenden Fahrzeugtypen wird die Nachrüstung von fahrzeuggebundenen Einstiegshilfen im Einzelfall geprüft. Die Entscheidung der Nachrüstung trifft die DB Fernverkehr AG in Abhängigkeit von technischer Machbarkeit und wirtschaftlicher Verhältnismäßigkeit.

26. Welche Maßnahmen hat die Bundesregierung ergriffen, um die DB AG zur besseren Wartung ihrer rollstuhlgeeigneten sanitären Anlagen in Zügen anzuhalten, damit vermieden wird, dass rollstuhlfahrenden Reisenden insbesondere auf mehrstündigen Fahrten keine Toilette zur Verfügung steht?

Die DB AG verfolgt die Instandhaltung der behindertenfreundlichen Toiletten in den Zügen mit hoher Priorität. Auftretende Mängel können allerdings zumeist nur in einem spezialisierten Werk beseitigt werden. Die Mitarbeiter sind besonders sensibilisiert, bestehende Störungen unverzüglich weiterzumelden bzw. die Instandsetzung vorrangig durchzuführen.

27. Hat die Bundesregierung Kenntnisse darüber, ob die DB AG barrierefreie Fahrkartenautomaten, zumindest für die Automaten mit Bahn-Tix-Funktion, anschaffen oder bestehende Automaten umrüsten will?

Wenn ja, welche Konzepte und welche Zeitplanung liegen dafür vor?

Wenn nein, wie beurteilt die Bundesregierung diesen Zustand, insbesondere vor dem Hintergrund, dass die über die Mobilitätsservicezentrale für behinderte Reisende ausgestellten Fahrkarten und Reservierungen nur an solchen Automaten mit Bahn-Tix-Funktion oder mit entsprechender Zeitverzögerung und gegen eine Gebühr von 2,50 Euro zugesendet werden können, sowie vor dem Hintergrund, dass die Reservierung der Rollstuhlplätze nicht über das Internet möglich ist?

Die Abholung von über die Mobilitätsservice-Zentrale vorbestellten Fahrkarten und Reservierungen ist an den Fernverkehrsautomaten mit Berührungsbildschirm und daneben an allen Verkaufsstellen möglich, die bereits auf das neue Vertriebssystem umgestellt worden sind. Bis Oktober 2005 ist dies flächendeckend möglich. Die Deutsche Bahn AG beabsichtigt, zukünftige Automaten-generationen zunehmend barrierefrei zu gestalten, soweit dies technisch und wirtschaftlich möglich ist.

28. Zu welchen Ergebnissen haben die Gespräche zwischen dem Beauftragten der Bundesregierung für die Belange behinderter Menschen und der DB AG sowie den Automatenherstellern in Bezug auf barrierefreie Fahrkartenautomaten geführt (vgl. Bundestagsdrucksache 15/4575, S. 131)?

Konkrete Ergebnisse sind aufgrund der bisher eingegangenen schriftlichen Unterlagen und geführten Gespräche noch nicht zu benennen. Noch im Juni 2005 wird aber auf Einladung des Beauftragten der Bundesregierung für die Belange behinderter Menschen ein Fachgespräch „Barrierefreie Dienstleistungsautomaten“ mit dem Verband deutscher Verkehrsunternehmen, dem Rhein-Main-Verkehrsverbund, der Deutsche Bahn AG und mit wichtigen Vertretern der Automatenindustrie stattfinden. Alle Beteiligten erhoffen sich hieraus neue Erkenntnisse für die weitere Entwicklung. Gegenstand der gemeinsamen Diskussion wird sein, konkrete Maßnahmen zur Herstellung eines barrierefreien Zugangs zu Dienstleistungsautomaten kurz- und mittelfristig abzustecken.

In Bezug auf die Gestaltung von „barrierefreien Automaten“ gibt es derzeit weder ein klares Anforderungsprofil noch liegen technische Lösungen von Seiten der Automatenhersteller vor, mit denen alle Anforderungen erfüllbar wären. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die unterschiedlichen Gruppen behinderter Reisender auch höchst unterschiedliche Anforderungen an die Barrierefreiheit stellen. Eine sofortige Umrüstung der vorhandenen knapp 10 000 Automaten wäre wirtschaftlich nicht vertretbar. Darüber hinaus würden die Folgekosten, in Abhängigkeit von der Art der zu verwendenden Bedienelemente, von beweglichen Teilen, von höheren Instandhaltungskosten und von Einnahmeausfällen sowie von ggf. notwendigen zusätzlichen Systemerweiterungen deutlich steigen. Ungeachtet dessen ist die Deutsche Bahn AG bemüht, zur Gestaltung der nächsten Automatengeneration frühzeitig geeignete Angebote einzuholen. Dabei werden auch internationale Kontakte genutzt, da auch dort ähnliche Anforderungen bestehen. Darüber hinaus plant das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen im Rahmen des Forschungsvorhabens Stadtverkehr ein Projekt „Barrierefreiheit im öffentlichen Raum für Seh- und Hörgeschädigte“. Dabei wird u. a. auch die Frage von Fahrkartenautomaten eine wichtige Rolle spielen.

29. Hat die Bundesregierung Kenntnisse darüber, wie weit die Prüfung der DB AG bezüglich der Ausweitung der Möglichkeit des zuschlagsfreien Nachlösens in Zügen von blinden Menschen auf alle Menschen mit Behinderung fortgeschritten ist (vgl. auch die Fragen 2 und 3, Bundestagsdrucksache 15/4581)?

Wird die Bundesregierung sich für eine solche Regelung aktiv einsetzen?

Es ist nicht vorgesehen, die Möglichkeit des Nachlösens von Fahrkarten im Zug, das ausschließlich alleinreisenden blinden Reisenden zugestanden wird, auf weitere Personengruppen auszuweiten. Wie in der Antwort zu Frage 28 bereits dargestellt, steht die Bundesregierung allerdings in engem Dialog mit der DB AG zur Gesamtproblematik.

30. Hat die Bundesregierung Erkenntnisse darüber, ob das vom Bundesministerium für Bildung und Forschung geförderte „Interoperable elektronische Fahrgeldmanagement“ im Rahmen des Forschungsprojekts „VDV-Kernapplikation“ (Verband Deutscher Verkehrsunternehmen) auch Aspekte der Barrierefreiheit berücksichtigt?

Wenn ja, welche konkreten Maßnahmen zur barrierefreien Nutzung für alle Anwender sind geplant?

Elektronische-Fahrgeldmanagement-Systeme mit bargeldlosem Bezahlen, elektronischem Fahrschein und automatisierter Fahrpreisfindung tragen insgesamt dazu bei, Zugangshemmnisse zum öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) abzubauen. Von der vereinfachten Nutzung und dem deutlichen Abbau von Zugangshemmnissen profitieren insbesondere auch ältere Menschen und Menschen mit Behinderungen. Gerade in der dritten Stufe des elektronischen Fahrgeldmanagements, der automatisierten Fahrpreisfindung, benötigt der Kunde z. B. keinerlei Tarifkenntnisse mehr und kann durch aktives oder passives An- und Abmelden korrekt abgerechnet werden.

Mit dem Projekt „VDV-Kernapplikation“ ist die Entwicklung des Datenstandards für ein interoperables elektronisches Fahrgeldmanagement gefördert worden. Das BMVBW plant, im Rahmen des Forschungsprogramms Stadtverkehr (FOPS) in einem weiteren Schritt die Ausgestaltung der Kundenschnittstelle in einem Pflichtenheft zu standardisieren. Dabei werden selbstverständlich auch Aspekte der Barrierefreiheit berücksichtigt.

31. Wird die Bundesregierung ihren Einfluss auf die DB AG dahin gehend geltend machen, dass eine barrierefreie Umgestaltung der Züge und Bahnhöfe, auch in ländlichen Gebieten, so zeitnah wie möglich stattfindet?

Im Schienenpersonennahverkehr wird durch den zunehmenden Einsatz von Fahrzeugen mit Einstiegshilfen und behindertenfreundlichen Einrichtungen, die an die vorhandene oder geplante Infrastruktur angepasst sind, die Zugänglichkeit und Nutzbarkeit für behinderte Menschen sukzessive verbessert. Dabei spielen insbesondere bei Bestellerverkehren die Anforderungen der Aufgabenträger eine entscheidende Rolle.

32. Welche Schlüsse zieht die Bundesregierung aus dem Urteil des Verwaltungsgerichtshofs Baden-Württemberg vom 14. April 2005 (Az.: 5 S 1410/04 und 5 S 1423/04), das aus der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) keine Pflicht seitens der DB AG ableitet, Zugänge zu Bahnsteigen barrierefrei zu gestalten oder bestehende barrierefreie Zugänge zu erhalten?

Sieht die Bundesregierung die Notwendigkeit, den Gültigkeitsbereich von Verbandsfeststellungsklagen nach dem Behindertengleichstellungsgesetz (BGG) auch auf Bereiche außerhalb der EBO zu erweitern?

Wenn ja, welche?

33. Besteht nach Ansicht der Bundesregierung die Gefahr, dass die DB AG sich auf Grund dieses Urteils zukünftig beim Umbau kleiner Bahnhöfe nicht mehr der Herstellung von Barrierefreiheit verpflichtet fühlen könnte, und dass dadurch die Mobilität von Menschen mit Behinderung in strukturell schwachen Gebieten Deutschlands beeinträchtigt wird?

Die Fragen 32 und 33 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Auch vor dem Hintergrund des Urteils des Verwaltungsgerichtshofes (VGH) Baden-Württemberg vom 21. April 2005 sieht die Bundesregierung gegenwärtig keine Notwendigkeit, eine Änderung der gültigen Rechtslage herbeizuführen.

Dies insbesondere auch vor dem Hintergrund, dass der Bundesverband für Körper- und Mehrfachbehinderte sowie der Bundesverband Selbsthilfe Körperbehinderter Revision gegen das Urteil vom 21. April 2005 eingereicht haben. Eine abschließende Entscheidung des Bundesverwaltungsgericht bleibt abzuwarten.

Bahnhöfe und Haltepunkte werden grundsätzlich im Zuge von Neu- und umfassenden Umbaumaßnahmen nach und nach barrierefrei gestaltet. Dabei orientiert sich die DB Station & Service AG an den im Eisenbahnwesen und Eisenbahnrecht gültigen Regelwerken und anerkannten Regeln der Technik zur barrierefreien Gestaltung (z. B. nationale und europäische Richtlinien, europäische Normen und Spezifikationen, UIC-Kodices). Auch Anforderungen aus gültigen nationalen Normen zum barrierefreien Bauen aus dem öffentlichen Baurecht, soweit sie im Eisenbahnwesen umsetzbar sind (z. B. DIN: 18024, 18025, 32984), berücksichtigt die DB Station & Service in ihren Bau-Standards.

Für Neubauten und umfassende Umbauten an Verkehrsstationen der Deutschen Bahn AG gelten die bemessungsrelevanten Module der DB-Richtlinie 813 (Personenbahnhöfe planen – RIL 813) als bauaufsichtlich eingeführte Technische Baubestimmungen. Im Zuge der Überarbeitung werden die Gesichtspunkte einer möglichst weitreichenden Barrierefreiheit eingearbeitet. Unternehmenspolitisches Ziel ist, die größten Bedarfsschwerpunkte zuerst auszurüsten, und eine weitgehende Effizienz der zur Verfügung stehenden Finanzmittel in Abhängigkeit von machbaren Realisierungszeiträumen zu erreichen. Bei Neubauten und

umfassenden Umbauten von Bahnhöfen ab 1 000 Reisenden/Tag erfolgen Maßnahmen des barrierefreien Ausbaus, insbesondere der Bau von Aufzügen oder längeren Rampen zusätzlich zu Treppenanlagen.

Bei Stationen mit geringerer Reisendenfrequenz erfolgt bei Neubauten und umfassenden Umbauten der barrierefreie Ausbau grundsätzlich ebenfalls, lediglich werden dabei besonders kostenaufwendige Ausbaumaßnahmen, wie der Bau von Aufzügen oder langen Rampenbauwerken zusätzlich zu Treppenanlagen nur bei besonderem Bedarf (z. B. Behinderteneinrichtungen vor Ort etc.) umgesetzt. Eine spätere Nachrüstbarkeit für den Zeitpunkt, wenn eine deutlich höhere Reisendenzahl erreicht wird, wird immer sichergestellt. Mit der konsequenten Anwendung der sog. 1 000er Regelung werden rd. 2/3 aller Bahnhöfe barrierefrei erschlossen und damit ca. 95 Prozent aller Reisenden erreicht.

34. Wie schätzt die Bundesregierung die Folgen dieses Urteils als Ergebnis der ersten und damit richtungsweisenden Klage nach § 13 BGG im Hinblick auf den Einsatz und die zukünftige Motivation der Behindertenverbände bei der Verwirklichung der Teilhabe von Menschen mit Behinderung am Leben in der Gesellschaft ein?

Die Eisenbahnverkehrsunternehmen werden im Rahmen der vorliegenden Gesetzgebung ihrer Rolle im Rahmen der wirtschaftlichen Möglichkeiten gerecht werden.

35. Hat die Bundesregierung Kenntnisse darüber, ob die DB AG, insbesondere in ländlichen Gebieten, in denen kaum Personal der DB AG vorhanden ist, eine Zusammenarbeit mit Kooperationspartnern beim Ein-, Um- und Aussteigeservice betreibt?

Wenn ja, in welchem Umfang und ist eine Ausweitung geplant?

Vorrangiges Ziel der Deutschen Bahn AG ist die Herstellung barrierefreier Zugänge zu den Bahnanlagen und Fahrzeugen, so dass Kooperationspartner nicht erforderlich sind, um behinderten Reisenden ohne fremde Hilfe die Nutzung zu ermöglichen. Gleichwohl bestehen heute vielfältige Hilfeleistungen durch die Bahnhofsmmission und durch andere örtliche Institutionen und Verbände.

36. Hat die Bundesregierung Kenntnis von den Problemen hörgeschädigter Menschen, kurzfristige Bahnsteig- oder Fahrplanänderungen der Bahn zu erfahren, die in der Regel nur mündlich durchgegeben werden?

Wenn ja, inwieweit setzt sich die Bundesregierung hier für eine Verbesserung der Situation der Betroffenen ein, zum Beispiel durch den verstärkten Gebrauch optischer Hilfsmittel oder durch eine bessere Schulung der Bahnmitarbeiter?

Der zunehmende Einsatz dynamischer Anzeigesysteme erlaubt der DB AG auch die optische Information über kurzfristig entstehende Änderungen im Betriebsablauf. Diese Technik wird weiter ausgebaut. Zugleich wird für schwerhörige Menschen die akustische Information verbessert, in dem induktive Höranlagen an wichtigen Informationsstandorten zum Einsatz kommen. Eine abschließende Beurteilung dieser Verbesserung steht allerdings noch aus. Darüber hinaus wurden die Servicemitarbeiterinnen und -mitarbeiter in den Bahnhöfen besonders geschult, hörgeschädigte Menschen in geeigneter Weise zu informieren.



37. Mit welchen konkreten Maßnahmen unterstützt die Bundesregierung derzeit die Beauftragten, Beiräte und Verbände von Menschen mit Behinderung, denen mit dem Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (BGG), Artikel 49 und 51, ein Anhörungsrecht hinsichtlich der Planung und Ausgestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs eingeräumt wurde?

Welche konkreten Maßnahmen wird die Bundesregierung diesbezüglich noch bis zum Ende der Legislaturperiode ergreifen?

Welche finanziellen Mittel sollen hierfür ggf. noch zur Verfügung gestellt werden?

Die Beauftragten, Beiräte und Verbände von Menschen mit Behinderungen nehmen auf der Grundlage der Artikel 49 und 51 ihre Rechte zur Anhörung wahr. Nach einer notwendigen Einlaufphase hat sich die Zusammenarbeit auf diesem Gebiet zwischen DB AG einerseits sowie Beauftragten, Beiräten und Verbänden andererseits stabilisiert und wird kontinuierlich fortgesetzt. Konkrete Maßnahmen zur Unterstützung dieses Prozesses sind nicht erforderlich.

Seitens des Behindertenbeauftragten sind gegenwärtig keine besonderen Maßnahmen vorgesehen (dies ist nach Aufgabenstellung und Finanzausstattung auch nicht möglich). Der Behindertenbeauftragte hat allerdings die diesjährige Kampagne der Aktion Grundgesetz zum 5. Mai 2005 „Zukunft gestalten mit dem lokalen Teilhabeplan“ ideell unterstützt. Er hält es für einen sehr gelungenen und Erfolg versprechenden Ansatz, die Idee und den Begriff der Teilhabe in den Mittelpunkt einer Initiative zu stellen, die verschiedene Erfahrungen und Kompetenzen, unterschiedliche Wünsche und Erwartungen in einer langfristigen Zusammenarbeit auf kommunaler Ebene zielorientiert bündeln soll. Die Frage nach der jetzigen und der zukünftigen Lebenssituation behinderter Menschen wird damit auf die Tagesordnung der öffentlichen und politischen Diskussion in den Kommunen gesetzt. Hier finden täglich tausende Entscheidungen über das Zusammenleben von behinderten und nicht behinderten Menschen statt: sei es in der Form amtlicher Bescheide über soziale Leistungen, politischer Beschlüsse z. B. über die Barrierefreiheit oder auch in der unmittelbaren zwischenmenschlichen Begegnung.

38. Welche weiteren Modellprojekte des barrierefreien Tourismus außer der Initiative „Barrierefreie Modellregion für den integrativen Tourismus“ im Naturpark Thüringer Wald unterstützt die Bundesregierung und in welcher Höhe (bitte einzeln ausweisen)?

Die Unterstützung welcher Modellprojekte plant die Bundesregierung noch in dieser Legislaturperiode?

Seitens der Bundesregierung ist zurzeit nicht geplant, weitere Modellprojekte zu unterstützen.

39. Welche Maßnahmen hat die Bundesregierung ergriffen, damit der barrierefreie Zugang für Menschen mit Behinderung zu allen Stadien für die Fußball-Weltmeisterschaft 2006 gewährleistet ist, und hat die Bundesregierung die für Menschen mit Behinderung zuständigen Verbände und Organisationen zu den Beratungen hinzugezogen?

Die FIFA Fußball-Weltmeisterschaft 2006 ist eine Veranstaltung der FIFA. Für die zwölf von der FIFA benannten WM-Stadien hat das FIFA Fußball-Weltmeisterschaft Deutschland 2006 Organisationskomitee Deutschland (OK) in einem Pflichtenheft Anforderungen an Einrichtungen für behinderte Menschen in den WM-Stadien festgelegt. Diese Anforderungen nehmen ausdrücklich auf Quali-

tätsstandards Bezug, die von den Sprechern der Behindertenfanbeauftragten und organisierten Fanclubs für Rollstuhlfahrer erarbeitet worden sind.

Demnach ist eine ausreichende Zahl von Plätzen für behinderte Personen und deren Begleitung zur Verfügung zu stellen. Diese Plätze und deren Zugänge müssen behindertengerecht ausgebaut sein. In der Nähe müssen sich behindertengerechte Toiletten befinden. Grundsätzlich gilt für die Fußball-WM eine Mindestanzahl von 50 Stellplätzen für Rollstuhlfahrer. Die Rollstuhlfahrerplätze sollten so angeordnet sein, dass gute Sichtbedingungen garantiert sind. Die Rollstuhlfahrerplätze dürfen grundsätzlich nicht im Innenraum vorgesehen sein. Der Zugang sollte vom Parkplatz aus ohne Kreuzung der Hauptverkehrsströme der Zuschauer möglich sein. Die Zugänge inklusive der öffentlichen Verkehrsmittel und die Beschilderung sind – soweit örtlich möglich – behindertengerecht zu gestalten.

Nach Erkenntnissen der Bundesregierung wird in allen zwölf deutschen WM-Stadien diesen Anforderungen Rechnung getragen.

40. Durch welche Maßnahmen ist sichergestellt, dass zu Sportstätten, die mit Mitteln des Bundes gefördert werden (betrifft auch Maßnahmen durch das Investitionsförderungsgesetz und den Solidarpakt II) Menschen mit Behinderung barrierefreien Zugang haben?

Die Maßnahmen zum Bau von Sportstätten für den Spitzensport, die das Bundesministerium des Innern (BMI) fördert, werden grundsätzlich von den Ländern bzw. ihren Kommunen durchgeführt. Dabei sind die in den jeweiligen Bauordnungen der Länder enthaltenen Vorschriften zum behindertengerechten Bauen einzuhalten. Dieses Verfahren ist auch bei den vom Bund geförderten Fußballstadien in Berlin und Leipzig eingehalten worden.

Um speziell die Belange der Leistungssportler mit Behinderungen noch gezielter berücksichtigen zu können, ist in der in Vorbereitung befindlichen Förderrichtlinie des BMI zum Sportstättenbau außerdem vorgesehen, dass die einzelnen Baumaßnahmen auch mit dem Deutschen Behindertensportverband abgestimmt werden.



