

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Matthias Gastel, Corinna Rüffer, Harald Ebner, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 18/8472 –

Barrierefreiheit in Fernbussen und Personenkraftwagen

Vorbemerkung der Fragesteller

Im Jahr 2013 wurde der Fernlinienbusverkehr in Deutschland liberalisiert. Um zu gewährleisten, dass möglichst viele Menschen das neue Mobilitätsangebot nutzen können, erließ der Gesetzgeber auch neue Vorgaben im Bereich der Barrierefreiheit. Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) wurde dahingehend geändert, dass ab dem Jahr 2016 neu zugelassene Fernbusse und ab dem Jahr 2020 alle Fernbusse mindestens zwei Plätze für Rollstuhlfahrer sowie einen barrierefreien Zugang in die Busse besitzen müssen (vgl. § 42b PBefG).

Bezüglich der Umsetzung dieser Regelung bleiben allerdings viele Fragen offen. Aufgrund verschiedener technischer Standards ist die Fahrt im eigenen Rollstuhl bisher nur in einigen wenigen DIN-gerechten Rollstühlen erlaubt (nach Informationen der Fragesteller nur ca. 20 Prozent aller Rollstühle). Fehlende einheitliche Kennzeichnungspflichten über die Eignung eines Rollstuhls für die Beförderung im Kraftfahrzeug führen zudem zu Komplikationen für Rollstuhl- und Busfahrer.

Im April 2016 wurde bekannt, dass die Bundesregierung im Februar 2017 eine mit Bußgeld bewehrte Gurtpflicht für Personen einführen möchte, die in Rollstühlen in Personenkraftwagen (PKW) befördert werden. Da die Mehrzahl der Rollstühle nicht über die hierfür notwendigen Rückhaltesysteme verfügt, wäre zur Umsetzung für die meisten Rollstühle in Deutschland eine Nachrüstung erforderlich. Bislang ist jedoch unklar, wer für die Kosten aufkommen soll (ca. 400 bis 800 Euro pro Rollstuhl für einen zum sicheren Anschnallen notwendigen „Kraftknoten“).

Anschnallpflicht in PKW

1. Für welche Rollstühle und welche Kraftfahrzeuge soll die ab dem Jahr 2017 geplante Gurtpflicht neu gelten?

Die Anforderungen gelten für Personenkraftwagen (PKW) bis 3,5 t mit höchstens acht Sitzplätzen außer dem Fahrersitz. Eine Differenzierung nach Rollstühlen ist nicht Gegenstand der Verordnung.

2. Werden bestimmte Gurt- bzw. Sicherungssysteme vorgeschrieben?

Wenn ja, welche werden erlaubt bleiben, und welche nicht mehr erlaubt sein?

Die fahrzeugseitigen Rollstuhl-Rückhaltesysteme und Rollstuhlnutzer-Rückhaltesysteme müssen der Norm ISO 10542-1:2012 entsprechen. Alternativ kann die DIN-Norm 75078-2:1999 angewendet werden.

Eine entsprechende Nachrüstung aller für die Rollstuhlbeförderung im Verkehr geeigneten Fahrzeuge ist nicht vorgesehen.

3. Hält die Bundesregierung manuell betriebene Aktivrollstühle aufgrund ihres geringen Gewichts für geeignet, mit dem Kraftknotensystem ausgestattet zu werden?

Wenn ja, warum?

Wenn nein, warum nicht?

Der Bundesregierung sind generelle Aussagen darüber, ob manuell betriebene Aktivrollstühle aufgrund ihres geringen Gewichts für eine Ausstattung mit dem Kraftknotensystem geeignet sind, nicht möglich.

4. Wie wurde bei der Entscheidung, ab dem Jahr 2017 das Kraftknotensystem vorzuschreiben, die Tatsache berücksichtigt, dass es behinderte Menschen gibt, die ihre manuell betriebenen Rollstühle dann aufgrund des höheren Gewichts nicht mehr mit ihrer Muskelkraft bewegen können werden?
5. Warum hält es die Bundesregierung für notwendig, die bisher oft verwendeten rein fahrzeugseitig gestalteten Gurtsysteme nicht mehr zuzulassen, und welche Studien belegen, dass diese Gurtsysteme nicht sicher sind?

Die Fragen 4 und 5 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die fahrzeugseitigen Rollstuhl-Rückhaltesysteme und Rollstuhlnutzer-Rückhaltesysteme nach DIN-Norm 75078-2:1999 (Kraftknoten) können alternativ zur Norm ISO 10542-1:2012 angewandt werden. Der Kraftknoten wird nicht verbindlich vorgeschrieben.

Rein fahrzeugseitige Gurtsysteme nach Norm ISO 10542-1:2012 sind weiterhin anwendbar.

6. Wer sollte aus Sicht der Bundesregierung für die Nachrüstkosten von Rollstühlen im Zuge der ab Februar 2017 geplanten Anschnallpflicht für Rollstuhlfahrer in PKW aufkommen?

Die Anschnallpflicht und die zugehörigen Bußgeldtatbestände führen nicht zwangsläufig zu Nachrüstkosten für Rollstuhlfahrer, da keine Nachrüstung notwendig ist, um der Anschnallpflicht zu genügen. Vielmehr soll erreicht werden, dass die fahrzeugeigenen, universalen Rückhaltesysteme genutzt werden.

7. Wie stellt die Bundesregierung eine rechtzeitige Umsetzung der Anschnallpflicht und Nachrüstung der Rollstühle sicher, da in Deutschland von ca. 800 000 Rollstuhlnutzern ausgegangen wird und nach den den Fragestellern vorliegenden Informationen die Mehrheit der zugelassenen Rollstuhltypen nicht über die notwendigen Sicherungssysteme verfügt?
10. Plant die Bundesregierung Übergangsfristen zur Anschnallpflicht, wenn die Voraussetzungen für eine zeitnahe Umsetzung im Hilfsmittelverzeichnis und bei der Nachrüstung nicht bis zum 31. Dezember 2016 erfüllt werden?

Wenn ja, könnte innerhalb einer solchen Übergangsfrist von einem Bußgeld abgesehen werden, wenn der Rollstuhlnutzer ohne eigenes Verschulden eine Nachrüstung nicht bis zum 31. Dezember 2016 umsetzen konnte?

Wenn nein, warum nicht?

Die Fragen 7 und 10 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die geplante Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften regelt lediglich fahrzeugseitige Rollstuhl-Rückhaltesysteme und Rollstuhlnutzer-Rückhaltesysteme. Die Verordnung regelt keine Anforderungen an Rollstühle. Vor diesem Hintergrund sind keine besonderen Übergangsfristen erforderlich, da die Verpflichtung zum Anlegen der Rollstuhl-Rückhaltesysteme und Rollstuhlnutzer-Rückhaltesysteme auf die fahrzeugseitige Ausrüstung, nicht jedoch auf die Eigenschaften des Rollstuhls abhebt.

8. Ist die Bundesregierung der Ansicht, dass ab dem Jahr 2017 nur noch Rollstühle mit Sicherungssystemen zugelassen werden und von den Krankenkassen finanziert werden sollten?

Wenn ja, wie stellt die Bundesregierung dies sicher, und inwieweit plant sie, den Spitzenverband Bund der Krankenkassen hierfür zu einer zeitnahen Anpassung des Hilfsmittelverzeichnisses nach § 139 des Fünften Buchs Sozialgesetzbuch (SGB V) zu bewegen?

Wenn nein, warum nicht?

Solange eine Ausstattung von Rollstühlen mit Sicherungssystemen gesetzlich nicht zwingend vorgeschrieben ist, kann der GKV-Spitzenverband eine solche Ausstattung nicht zur Voraussetzung für eine Aufnahme in das Hilfsmittelverzeichnis machen.

9. Ist für die Gesetzesänderung eine Verbändeanhörung geplant?

Wenn ja, wann wird diese beginnen, und welche Verbände werden eingebunden?

Wenn nein, warum nicht?

Die Verbändeanhörung wurde bereits durchgeführt. Folgende Verbände sind beteiligt worden:

- Auto Club Europa e. V. (ACE)
- Arbeitgeberverband Spedition und Logistik Deutschland e. V. (ASL)
- Arbeitsgemeinschaft Nutzfahrzeuge, Karosserie- und Fahrzeugbau
- Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e. V. (ADAC)
- Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmer e. V. (bdo)

- Bundesverband Güterkraftverkehr und Logistik e. V. (BGL)
- Bundesverband der freiberufl. und unabhängigen Sachverständigen für das Kraftfahrzeugwesen e. V.
- Caravaning Industrie Verband
- Gesamtverband der dt. Versicherungswirtschaft e. V. (GDV)
- Institut für Fahrzeugsicherheit
- Verband der Internationalen Kraftfahrzeughersteller e. V. (VDIK)
- Verband der Technischen Überwachungsvereine (VdTÜV)
- Verein Deutscher Maschinen- und Anlagenbauer e. V.
- Verband der Automobilindustrie e. V. (VDA)
- Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. (VDV)
- Auto- und Reiseclub Deutschland (ARCD)
- Automobilclub von Deutschland e. V. (AvD)
- Bundesverband der Deutschen Industrie e. V. (BDI)
- Bundesverband freier Kfz-Importeure e. V. (Bfi)
- Bundesverband öffentlich bestellter und vereidigter sowie qualifizierter Sachverständiger e. V. (BVS)
- Bundesverband Wirtschaft, Verkehr und Logistik e. V.
- SVG Bundeszentralgenossenschaft Straßenverkehr eG (BZG)
- Deutsche Verkehrswacht e. V. (DVW)
- Deutscher Industrie- und Handelskammertag (DIHK)
- Deutscher Kraftfahrzeug-Überwachungsverein e. V. (DEKRA)
- Deutscher Speditions- und Logistikverband e. V. (DSLTV)
- Deutscher Verkehrssicherheitsrat e. V. (DVR)
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V. (FGSV)
- Verband der Bergungs- und Abschleppunternehmen e. V. (VBA)
- Verkehrsclub Deutschland (VCD)
- Verkehrssicherheit und Überwachung von Kraftfahrzeugen GmbH (VÜK)
- Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe e. V. (ZDK)
- Zentralverband Karosserie- und Fahrzeugtechnik e. V.
- Berufsgenossenschaftlicher Fachausschuss Verkehr BG für Fahrzeughaltungen
- TÜV SÜD AG
- TÜV Rheinland
- Technische Überwachung Hessen GmbH
- TÜV NORD AG

- TÜV Saarland e. V.
- TÜV Thüringen e. V.
- Bundesfachgruppe Schwertransporte und Kranarbeiten (BSK)
- Deutscher Städte- und Gemeindebund
- Deutscher Städtetag
- Gesamtverband Autoteile-Handel e. V. (GVA)
- Pro Mobilität – Initiative für Verkehrsinfrastruktur e. V.
- GTÜ Gesellschaft für Technische Überwachung mbH
- KÜS-Bundesgeschäftsstelle
- Institut für barrierefreie Gestaltung und Mobilität GmbH
- Bundesverband Selbsthilfe Körperbehinderter e. V.
- Allgemeiner Behindertenverband in Deutschland e. V.
- Bundeskompetenzzentrum Barrierefreiheit e. V.
- Berufsgenossenschaft für Gesundheitsdienst und Wohlfahrtspflege (BGW)
- Bundesverband für körper- und mehrfachbehinderte Menschen e. V.
- Beauftragte der Bundesregierung für die Belange behinderter Menschen.

Informationen der Bundesregierung bzgl. Barrierefreiheit bei Fernbussen:

11. Wie erklärt die Bundesregierung, dass sie keinerlei Informationen über die Anzahl der in Deutschland verkehrenden barrierefreien Fernlinienbusse (mit mindestens zwei Rollstuhlplätzen) sowie keine Erkenntnisse über die Anzahl der im Jahr 2016 neu zugelassenen Fernlinienbusse besitzt, obwohl die Vorgaben zur Barrierefreiheit von Fernbussen vom Bund über eine Änderung des PBefG erlassen wurden (vgl. Bundestagsdrucksache 18/7932)?
13. Was spricht aus Sicht der Bundesregierung dafür (bzw. dagegen), dass das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) nach Rücksprache mit den Zulassungsbehörden der Länder Informationen über die Neuzulassung von Fernlinienbussen sowie die Anzahl der zugelassenen barrierefreien Fernlinienbusse einholt?

Die Fragen 11 und 13 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Im Zentralen Fahrzeugregister werden die Fahrzeugdaten entsprechend den Maßgaben der Fahrzeug-Zulassungsverordnung unter Zuordnung zu den EG-Fahrzeugklassen und nationalen Fahrzeug- und Aufbauarten gespeichert. Im Rahmen der Zulassung von Kraftomnibussen werden Daten im Sinne der §§ 42a, 42b des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) nicht erhoben.

12. Was tut die Bundesregierung dafür, Informationen über die Zulassung von Fernlinienbussen sowie die Anzahl von barrierefreien Fernbussen (mit mindestens zwei Rollstuhlplätzen) zu erlangen?
14. Was spricht aus Sicht der Bundesregierung dafür (bzw. dagegen), die Fernbusbetreiber zu verpflichten, dem BMVI mindestens jährlich Informationen zu ihrem Flottenbestand mitzuteilen, um eine bessere Kontrolle über die Umsetzung der Vorgaben im Bereich der Barrierefreiheit auf dem Fernbusmarkt zu erhalten (Anzahl der Busse, Anzahl der barrierefreien Busse etc.)?

Die Fragen 12 und 14 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Ab dem 1. Januar 2020 müssen alle Kraftomnibusse, die im Fernbuslinienverkehr eingesetzt werden, barrierefrei im Sinne des § 42b PBefG sein.

Meldestelle für barrierefreie Fernlinienbusse

15. Hält die Bundesregierung die Meldestelle für barrierefreie Fernlinienbusse für eine sinnvolle Einrichtung, um Menschen mit Mobilitätseinschränkung das Reisen in Fernbussen zu erleichtern?
16. Würde die Bundesregierung eine Fortsetzung der Arbeit der Meldestelle über das Jahr 2017 hinaus begrüßen?

Die Fragen 15 und 16 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung hält Initiativen von Behindertenverbänden, die behinderten und mobilitätseingeschränkten Menschen die Mobilität im Alltag erleichtern wollen, generell für sinnvoll.

17. Wer sollte aus Sicht der Bundesregierung die Finanzierung der Meldestelle ab Oktober 2017 übernehmen?

Über die Finanzierung der Meldestelle liegen der Bundesregierung keine Informationen vor.

