

Verkehr:

des Parl. Staatssekretärs Enak Ferlemann auf die Fragen des Abgeordneten Matthias Gastel (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN) (Drucksache 18/814, Fragen 70 und 71):

Wie wird die Bundesregierung das im Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD formulierte Ziel, die Zahl der barrierefreien Bahnhöfe zu erhöhen, umsetzen, und wie lange wird es nach Einschätzung der Bundesregierung dauern, bis alle Bahnhöfe in Deutschland barrierefrei sind? Welche Maßnahmen wird die Bundesregierung ergreifen, um einheitliche Standards bei der Barrierefreiheit von Fernbussen sicherzustellen, und wen sieht sie in der Pflicht, die Barrierefreiheit an Haltestellen herzustellen?

Zu Frage 70:

Eigentümerin und Bauherrin der Personenbahnhöfe und damit auch bei der Herstellung der Barrierefreiheit der Personenbahnhöfe ist die DB Station&Service AG, ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen der Deutschen Bahn AG, DB AG.

Die DB AG hat gemäß § 2 Abs. 3 Satz 2 Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung, EBO, in enger Zusammenarbeit mit den Verbänden der Behindertenselbsthilfe zwischenzeitlich das zweite Programm zur Herstellung von Barrierefreiheit aufgestellt.

Das Programm wurde am 27. April 2012 vorgestellt. Es soll im Sinne eines umfassenden Ansatzes eine Vielzahl von Maßnahmen für mobilitätseingeschränkte oder kleine Personen, Blinde oder sehbehinderte Personen sowie hörbehinderte Personen umfassen. Einzelheiten dazu finden sich auf der Homepage der DB AG. Der Bund stellt den Eisenbahninfrastrukturunternehmen, und so auch der DB Station&Service AG, im Rahmen der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung, LuFV, Mittel für Investitionen in das Bestandsnetz zur Verfügung. Auf dieser Basis ist die DB Station&Service AG ermächtigt, Bundesmittel auch zur Finanzierung von Investitionen zur Herstellung der Barrierefreiheit der Infrastruktur einzusetzen.

Zu Frage 71:

Die technischen Anforderungen an Omnibusse sind europaweit in der Richtlinie 2001/85/EG festgelegt. Dies gilt auch für die Anforderungen an die Barrierefreiheit. Ein darüber hinausgehender Bedarf für einheitliche Standards ist derzeit nicht zu erkennen.

Die Träger der Straßenbaulast haben nach ihrer Leistungsfähigkeit die öffentlichen Straßen einschließlich der Haltestellen – unabhängig davon, ob sie von Fernbuslinien bedient werden – in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand zu bauen, zu unterhalten, zu erweitern oder sonst zu verbessern. Dabei haben sie die Belange behinderter und anderer Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigung mit dem Ziel, möglichst weitreichende Barrierefreiheit zu erreichen, zu berücksichtigen. Diese Verpflichtung ergibt sich für den jeweiligen Straßenbaulastträger aus dem Bundesfernstraßengesetz oder den Straßen- und Wegegesetzen der Länder.

Für das Unternehmen, das Fernbuslinienverkehr betreibt, ist derzeit eine solche Pflicht nicht ersichtlich. Es liegt allerdings im Interesse des Unternehmens, mit seinem eigenwirtschaftlichen Verkehrsangebot einen möglichst großen Kundenkreis anzusprechen. Dafür ist eine verkehrssichere und kundenfreundliche Gestaltung wichtig. Gerade angesichts der demografischen Entwicklung und der damit einhergehenden Zunahme mobilitätseingeschränkter Personen sollte dabei auch eine weitreichende Barrierefreiheit angestrebt werden. Die Betreiber von Fernbuslinien sollten sich daher mit den zuständigen Baulastträgern in Verbindung setzen und hier gemeinsam Verbesserungen anstreben.

des Parl. Staatssekretärs Enak Ferlemann auf die Frage der Abgeordneten Lisa Paus (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN) (Drucksache 18/814, Frage 69):

Wie wird die Bundesregierung sicherstellen, dass Pkw-Besitzerinnen und -Besitzer, die aufgrund einer Behinderung keine oder nur 50 Prozent Kraftfahrzeugsteuer bezahlen, durch die geplante Pkw-Maut nicht zusätzlich belastet werden?

Die Bundesregierung arbeitet derzeit an einem Konzept zur Einführung einer mit EU-Recht in Einklang stehenden Pkw-Maut nach der im Koalitionsvertrag festgelegten Maßgabe, dass kein Fahrzeughalter in Deutschland stärker belastet wird als heute. Diese Aussage gilt selbstverständlich auch für Menschen mit Behinderung. Über spezifische Ausgestaltungsmerkmale können derzeit allerdings noch keine Aussagen gemacht werden.

des Parl. Staatssekretärs Enak Ferlemann auf die Fragen des Abgeordneten Markus Tressel (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN) (Drucksache 18/814, Fragen 72 und 73):

Inwiefern hält es die Bundesregierung für mit der Fahrgastreueverordnung der Europäischen Union vereinbar, dass Menschen mit Mobilitätseinschränkungen nach meiner Kenntnis an vielen Bahnhöfen in Deutschland auch nach vorheriger Anmeldung in den (frühen) Morgen- und (späten) Abendstunden sowie an einigen Bahnhöfen auch an Wochenenden keine Unterstützung beim Ein-, Um- oder Ausstieg erhalten, und was wird sie tun, damit diese Personengruppe mit jedem Zug reisen kann, der am entsprechenden Bahnhof hält?

Welche Maßnahmen wird die Bundesregierung ergreifen, um die Barrierefreiheit im Flug- und Schiffsverkehr zu erhöhen?

Zu Frage 72:

Die Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr verlangt, dass der Bahnhofsbetreiber einer Person mit einer Behinderung oder eingeschränkter Mobilität in einem mit Personal besetzten Bahnhof für kostenlose Hilfeleistung in einer Weise zu sorgen hat, dass die Person in den abfahrenden Verkehrsdienst einsteigen, zum Anschlussverkehrsdienst umsteigen und aus dem ankommenden Verkehrsdienst aussteigen kann, für den sie eine Fahrkarte erworben hat.

In einem nicht mit Personal ausgestatteten Bahnhof haben das Eisenbahnunternehmen und der Bahnhofsbetreiber sicherzustellen, dass leicht zugängliche Informationen über die nächstgelegenen mit Personal ausgestatteten Bahnhöfe und über direkt verfügbare Hilfeleistungen für Personen mit Behinderungen oder eingeschränkter Mobilität angezeigt werden.

Eisenbahnunternehmen, Bahnhofsbetreiber, Fahrkartenverkäufer oder Reiseveranstalter haben alle erforderlichen Maßnahmen zu ergreifen, um Meldungen des Hilfsbedarfs entgegennehmen zu können. Der Hilfsbedarf ist im Rahmen der zur Verfügung stehenden Kapazitäten zu gewähren. Darüber hinaus sind Eisenbahnen nach § 2 Abs. 3 Satz 2 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung, EBO, verpflichtet, Programme zur Gestaltung von Bahnanlagen und Fahrzeugen zu erstellen mit dem Ziel, eine möglichst weitreichende Barrierefreiheit für deren Nutzung zu erreichen. Sie sind weiterhin verpflichtet, diese Programme dem Bundesministerium für Arbeit und Soziales, BMAS, mitzuteilen.

Zu Frage 73:

Barrierefreie Mobilität für ältere sowie für behinderte und in ihrer Mobilität eingeschränkte Menschen hat für die Bundesregierung eine hohe Bedeutung, die vor dem Hintergrund des demografischen Wandels künftig noch wachsen wird.

Seit dem 26. Juli 2008 haben in Deutschland mobilitätseingeschränkte und behinderte Flugreisende durch die europäische Verordnung (EG) Nr. 1107/2006 über die Rechte von behinderten Flugreisenden und Flugreisenden mit eingeschränkter Mobilität umfangreiche und deutlich verbesserte Rechte. Flughäfen und Fluggesellschaften sind zu weitreichenden Unterstützungs- und Informationsleistungen verpflichtet, die die Vorbereitung und Durchführung einer Flugreise erleichtern. Zugleich wird in dieser Verordnung festgelegt, dass die Bedürfnisse bei der Gestaltung von neuen Flughäfen und bei neuen und neu einzurichtenden Flugzeugen soweit wie möglich zu berücksichtigen sind.

Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Herstellung der Barrierefreiheit ein dynamischer Prozess ist, der nur schrittweise und unter Berücksichtigung des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes vollzogen werden kann. Aufgrund der langen Lebensdauer vorhandener und noch nicht barrierefrei konzipierter Infrastruktureinrichtungen und Flugzeugkabinen kann der Nachholbedarf nur

schrittweise erfüllt werden. Bauliche und sonstige Anlagen, Verkehrsmittel und Kommunikationseinrichtungen können nur sukzessive so gestaltet werden, dass sie für behinderte oder in ihrer Mobilität eingeschränkte Flugreisende ohne besondere Erschwernis nutzbar sind. Eine Ausstattung beispielsweise mit rollstuhlgerechten Toiletten ist bereits durch diverse Bauordnungen gewährleistet. Allerdings betreffen Fragen des Innendesigns von Flugzeugkabinen, wie zum Beispiel die Breite von Türen und Gängen, Sitzabstände und die Zugänglichkeit von Bordtoiletten den Bereich der Erstellung und des Erlasses von technischen Vorschriften für die Musterzulassung. Hier haben Deutschland und die übrigen europäischen Mitgliedstaaten seit April 2008 keine originäre Zuständigkeit mehr. Mit der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 wurde der europäischen Kommission die Zuständigkeit übertragen, Durchführungsvorschriften für die Bereiche Lufttüchtigkeit, Flugbetrieb, Lizenzierung und Sicherheit von Drittlandfluggerät zu erlassen.

Für Binnenfahrgastschiffe auf dem Rhein gibt es seit 2004 neue technische Anforderungen. Bei der Ausarbeitung der Vorschriften bildete die Frage der Gestaltung von Bereichen für Personen mit eingeschränkter Mobilität einen wesentlichen Bestandteil. Alle seit dem 1. Januar 2006 neu gebauten Fahrgastschiffe müssen bestimmte Voraussetzungen bei der Gestaltung ihrer Fahrgasträume erfüllen (zum Beispiel bei den Ausgängen, Türen, Treppen und Aufzügen, Decks, Toiletten). Bereits in Betrieb befindliche Schiffe müssen innerhalb bestimmter Zeiträume nachgerüstet werden. Mit Inkrafttreten der Neufassung der Binnenschiffsuntersuchungsordnung vom 6. Dezember 2008 am 1. Januar 2009 wurden in Umsetzung der Bestimmungen der Richtlinie 2006/87/EG die Vorschriften für Schiffsneubauten auf allen Bundeswasserstraßen ausgedehnt. Mit der Sechsten Schiffssicherheitsanpassungsverordnung gibt es schon seit 2003 auch im Seeschiffverkehr Bestimmungen zum barrierefreien Zugang zu Diensten, zur Nichtdiskriminierung und zur Unterstützung von Menschen mit Behinderungen. Entsprechend der Richtlinie 2009/45/EG über Sicherheitsvorschriften und -normen für Fahrgastschiffe sind demnach geeignete Maßnahmen zu ergreifen, um sicherzustellen, dass für Personen mit eingeschränkter Mobilität ein sicherer Zugang zu Fahrgastschiffen und Fahrgasthochgeschwindigkeitsfahrzeugen gewährleistet ist.

In Anlehnung an vergleichbare Regelungen im Luft- und Eisenbahnverkehr werden auch im Schiffsverkehr die Rechte von mobilitätseingeschränkten und behinderten Schiffsreisenden europaweit gestärkt. Die EU-Verordnung über die Fahrgastrechte im See- und Binnenschiffsverkehr zur Schifffahrt sieht unter anderem spezifische Rechte und Hilfeleistungen für diese Personen vor. Zur Umsetzung wurden in Deutschland im Dezember 2012 insbesondere das EU-Fahrgastrechte-Schifffahrt-Gesetz, EU-FahrgRSchG, und die EU-Fahrgastrechte-Schifffahrt-Verordnung, EU-FahrgRSchV, geschaffen. Zudem wurde als Anlaufstelle für eine freiwillige Schlichtung bei Beschwerden von Fahrgästen gegenüber ihrem Vertragspartner die Schlichtungsstelle für den öffentlichen Personenverkehr, sÖp, mit Sitz in Berlin zertifiziert. Das Eisenbahnbundesamt, EBA, wurde als Durchsetzungsstelle für Fälle von Verstößen gegen die Vorgaben der EU-Verordnung und der gesetzlichen Regelungen benannt, um die Einhaltung der Fahrgastrechte im Schiffsverkehr zu gewährleisten.

Die Bundesregierung wird vor dem Hintergrund der UN-Behindertenrechtskonvention weiterhin den Dialog mit Unternehmen der Wirtschaft suchen, um das Qualitätsmerkmal des universellen Designs weiter zu verbreiten und, wo erforderlich, die stärkere Berücksichtigung der Interessen behinderter Menschen anzusprechen.