

## Antwort der Bundesregierung

**auf die Große Anfrage der Abgeordneten Antje-Marie Steen, Carl Ewen,  
Hans Gottfried Bernrath, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der SPD  
— Drucksache 12/3649 —**

### Reisemöglichkeiten für behinderte Menschen

Noch immer bleibt über ein Drittel der Bevölkerung im Urlaub zu Hause. Das Ziel, benachteiligten Bevölkerungskreisen wie behinderten Menschen die Möglichkeit des Verreisens zu eröffnen, ist daher unverändert aktuell.

Der Antrag „Reisen und Behinderte“ (Drucksache 11/7425 vom 19. Juni 1990) enthält ein Bündel von Maßnahmen, um die Integration der Behinderten im Urlaub zu verbessern. Die Schaffung lückenloser Transportketten, der freie Zugang zu Unterkunftsmöglichkeiten und Sehenswürdigkeiten, die Verbesserung der Information über Reiseangebote, die Gestaltung einer barrierefreien Umwelt besonders auch mit dem Aspekt der sozialen Dimension sind wichtige Voraussetzungen, damit Reisen nicht länger ein Privileg der Gesunden bleibt.

Obwohl diese Initiative im Deutschen Bundestag von einer breiten Mehrheit unterstützt wurde, sind Fortschritte in diesem Bereich kaum zu verzeichnen.

### Vorbemerkung

Im Hinblick auf die Teilnahme am öffentlichen und am Individualverkehr, auf den Zugang zu öffentlichen Bauten und Anlagen aller Art sowie zu Ferieneinrichtungen, die Nutzung von Informationsmitteln über Reiseangebote und -möglichkeiten usw. ist nicht nur die Gruppe der anerkannten Schwerbehinderten zu beachten. Es geht um alle mobilitätseingeschränkten Menschen (Behinderte, ältere Menschen, kleine Kinder, werdende Mütter, Personen mit vorübergehenden Unfallfolgen oder postoperativen Beeinträchtigungen, Personen mit Kinderwagen oder schwerem Gepäck).

Wie auch aus den Antworten zu den Einzelfragen ersichtlich, sind die unmittelbaren Einflußmöglichkeiten der Bundesregierung

---

*Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr vom 3. Juni 1993 übermittelt.*

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

aufgrund der grundgesetzlichen und der entsprechenden sonstigen gesetzlichen Regelungen begrenzt.

Gleichwohl hat sie – auch im Hinblick auf den vom Deutschen Bundestag verabschiedeten Antrag „Reisen und Behinderte“ (Drucksache 11/8213 – neu –) – eine Reihe von Maßnahmen ergriffen bzw. vorbereitet, die die Reisebedingungen für Mobilitätseingeschränkte und Behinderte verbessern.

Zwar sind in Einzelbereichen noch keine umfassenden, flächendeckenden Veränderungen erzielt, so daß von einer durchweg positiven Situation bei den Reismöglichkeiten für behinderte und mobilitätseingeschränkte Menschen nur bedingt ausgegangen werden kann.

Dennoch ergeben aber die Aktivitäten der Bundesregierung zusammen mit den Initiativen der in diesem Bereich hauptsächlich zuständigen Bundesländer, Gemeinden, Verkehrs- und Baustraßenträger sowie der privaten Anbieter ein Leistungsbild, das insgesamt von beachtlichen Fortschritten gekennzeichnet ist.

#### 1. Transportbereich

- 1.1 Welche Konsequenzen für die Umsetzung der Belange behinderter und in ihrer Mobilität eingeschränkter Menschen wurden bislang z. B. aus der vom Bundesminister für Verkehr in Auftrag gegebenen Studie „Empfehlungen für die behindertengerechte Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs – Vergleichende Auswertung von Untersuchungen zu Konzepten zur Beförderung von Mobilitätsbehinderten in Städten“ (STUVA, Köln 1991) gezogen?

Im Mittelpunkt der Ergebnisse der Studie steht der Systemzusammenhang von Fahrzeugen, Haltestellen und Haltestellenumfeld des ÖPNV vor dem Hintergrund der Leistungsmöglichkeiten und -grenzen behinderter und mobilitätseingeschränkter Menschen sowie der technischen und sonstigen Hilfen, die ihnen eine weitgehend selbständige Teilnahme an den Verkehrsangeboten gewährleisten.

Die Erkenntnisse der Studie sind die Grundlage der verkehrspolitischen Empfehlungen der Kommunalen Spitzenverbände und des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV). Sie bilden auch die Ausgangsbasis für die entsprechenden Initiativen des Bundesministeriums für Verkehr und der Bundesländer im Hinblick auf den Einsatz der Fördermittel aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) sowie des Maßnahmenkatalogs für die Verbesserung des ÖPNV-Leistungsbildes bei den Deutschen Bahnen (Deutsche Bundesbahn – DB, Deutsche Reichsbahn – DR).

Die Studie hat wesentlich dazu beigetragen, daß mit der Novellierung des GVFG 1992 in § 3 unter Nummer 1 d eine Behindertenklausel in das Gesetz aufgenommen wurde, nach der bei allen über das GVFG geförderten Maßnahmen die Belange Behinderteter, alter Menschen und anderer Personen mit Mobilitätsbeeinträchtigungen berücksichtigt werden müssen.

Zu den einzelnen Sachbereichen der Forschungsergebnisse sind von den Bundesministerien für Verkehr und für Forschung und

Technologie eine Reihe von speziellen Forschungs- und Entwicklungsaufträgen vergeben worden, deren Erkenntnisse bundesweit die zielgerichteten Aktivitäten der Verkehrs- und Baulastträger für einen nutzerfreundlichen und behindertengerechten ÖPNV bestimmen. Zu nennen sind beispielsweise „VÖV-Niederflurstadtbahn“ (BMFT, VÖV/VDV, Baden-Württemberg, Nordrhein-Westfalen, Rheinland-Pfalz), „Niederflur-Verkehrssystem: Gestaltung von Haltestellen in den alten und neuen Bundesländern“ (BMV), „Bürgerfreundliche und behindertengerechte Gestaltung des Straßenraums“ (BMV, Bundesanstalt für Straßenwesen – BAST).

Bei den Bemühungen um die Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs steht die technologische Neuerung, die Niederflurtechnik, im Mittelpunkt. Nach Angaben des VDV wurden von den Verkehrsbetrieben 1991/1992 rund 1000 Straßenbahn- bzw. Stadtbahnfahrzeuge in Niederflurausführung für die Auslieferung bis zum Ende der 90er Jahre bestellt. Bei den Linienbusoptionen lag der Anteil an niederflurigen Fahrzeugen 1992 bei rund 66 %; zum Teil werden sie zur weiteren Erleichterung beim Ein- und Aussteigen mit ausfahrbaren Rampen oder Hubliften beschafft. Bei Niederflurstraßenbahnen wird die Ausrüstung einer ersten Serie mit solchen Liften vorbereitet.

Aus einer Umfrage des Deutschen Städtetages ergibt sich, daß z. B. die wichtigsten deutschen Großstädte, aber auch eine Reihe von Städten mittlerer Größenordnung in den alten und neuen Bundesländern, nicht nur konzeptionell am behindertengerechten Um- und Ausbau des öffentlichen Verkehrsangebotes arbeiten, sondern bereits eine Vielzahl von Realisierungsschritten eingeleitet haben, die sich im Verkehrsalltag fahrgast- und behindertenfreundlich auswirken.

- 1.2 a) Welche Maßnahmen hat die Bundesregierung seit Verabschiedung der Beschlussempfehlung ergriffen, um Verkehrsmittel als durchgehende Transportkette behindertengerecht und barrierefrei auszugestalten?  
Inwieweit wurden dabei Anforderungen von Gruppenreisen Behinderter berücksichtigt?

Eine durchgehende behindertengerechte Transportkette ist – wenn auch nur längerfristig – dann möglich, wenn alle Verkehrs- und Baulastträger im Rahmen ihrer Vorhaben die Belange behinderter und mobilitätseingeschränkter Menschen berücksichtigen.

Von einer vollständigen Barrierelosigkeit kann aber nicht ausgegangen werden. Worauf es insoweit ankommt, sind zielführende Bemühungen, um mit Hilfe technischer Lösungen z. B. Stufen und Spaltbreiten bei Verkehrsmitteln soweit zu minimieren, daß Busse und Bahnen von den Behinderten und Mobilitätseingeschränkten möglichst ohne fremde Hilfe benutzt werden können.

Für Gruppenreisen von Behinderten – etwa von Rollstuhlfahrern – sind die Möglichkeiten trotz aller Bemühungen zur Zeit beschränkt.

Sie sind z.B. im Bereich der Deutschen Bahnen nicht möglich, weil eigens ausgerüstete Spezialwagen fehlen. (Ein bei der SSB eingesetzter entsprechender Waggon wurde von der Schweizerischen Unfallversicherungsanstalt bezahlt. Er kann von interessierten Gruppen zu Pauschalpreisen gechartert werden, wobei wegen des großen Zeitbedarfs beim Ein- und Aussteigen keine Zu- und Aussteigehalte auf Unterwegsbahnhöfen möglich sind.)

Auch im Luftfahrt-, Binnenschiffs- und Seeschiffsverkehrsverkehr sind Gruppenreisen wegen der geringen Anzahl behinderten-/rollstuhlgerechter Sitzplätze bzw. Kabinen nur bedingt möglich.

Für Behinderte/Rollstuhlfahrer halten aber private Anbieter für Bus- bzw. Binnenschiffsreisen entsprechend ausgerüstete Verkehrsmittel vor; Informationen dazu hat z. B. die Bundesarbeitsgemeinschaft der Clubs Behinderter und ihrer Freunde e.V. – cbf – für den Interessentenkreis gesammelt.

- b) In welchem Ausmaß ist gewährleistet, daß im Rahmen des ÖPNV (Bahn, Bus, Straßenbahn) sowie bei Fernreisen (IC, ICE, Flugzeug, Schiff etc.) die Transportmittel von behinderten Menschen genutzt werden können und die Zu- und Abgänge zu den jeweiligen Betriebsgebäuden über die notwendigen Voraussetzungen verfügen?

ÖPNV:

Wie bereits in der Antwort zu Frage 1.1 ausgeführt, überwiegt der Anteil fahrgastfreundlicher und behindertengerechter Niederflurfahrzeuge bei der Neubeschaffung in den VDV-Mitgliedsunternehmen, so daß sich ein Standard mit breiten und bequemen Einstiegsmöglichkeiten bei geringen Niveauunterschieden durchsetzt.

Diese Beschaffungspolitik wird durch das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) unterstützt. Nachdem es 1988 möglich geworden war, neue Busse mit GVFG-Mitteln zu fördern, ist seit 1992 auch die Anschaffung von Schienenfahrzeugen des Nahverkehrs sowie der Bau und Ausbau von Haltestelleneinrichtungen GVFG-förderfähig.

Das Bundesministerium für Verkehr hat für ÖPNV-Vorhaben, für die es selbst die GVFG-Zuschüsse bewilligt, bereits seit 1985 dem Neu- oder Ausbau von S-Bahn-Stationen, die nach dem GVFG gefördert werden, nur dann zugestimmt, wenn behindertengerechte Zu- und Abgänge vorgesehen waren.

Für bestehende S-Bahnen hat aufgrund einer Initiative des Bundesministeriums für Verkehr die Deutsche Bundesbahn mit den Ländern Verträge zur nachträglichen Ausrüstung von ausgewählten S-Bahn-Stationen mit behindertengerechten Zu- und Abgängen abgeschlossen.

Die ersten Nachrüstmaßnahmen sind bereits fertiggestellt, weitere in Bau und in Vorbereitung.

Bahnsteige mit reinem S-Bahn-Verkehr werden mit einer Höhe von 96 cm über Schienenoberkante gebaut, so daß in Kombination

mit dem 100 cm hohen Fußboden der S-Bahn-Fahrzeuge ein fast höhengleicher und damit behinderten-/rollstuhlgerechter Ein- und Ausstieg gewährleistet ist.

Da viele S-Bahnen auf Mischbetriebsstrecken zusammen mit anderen DB-Fahrzeugen verkehren, ist dort oft nur eine Bahnsteighöhe von 76 cm realisierbar.

Für neu zu errichtende S-Bahn-Netze und für den übrigen DB-Schienennahverkehr entwickelt die Deutsche Bundesbahn daher derzeit ein Nahverkehrsfahrzeug mit einem 80 cm hohen Wagenfußboden, um auch am 76 cm hohen Bahnsteig (Regelbahnsteighöhe) fahrgastfreundliche und behindertengerechte Ein- und Ausstiegsverhältnisse zu schaffen. Für den Fall „Wagenfußbodenhöhe 100 cm/Bahnsteighöhe 76 cm“ wurde im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr eine Studie erarbeitet mit dem Ziel, auch in diesen Fällen einen behindertengerechteren Ein- und Ausstieg zu ermöglichen.

Die Gewährung von GVFG-Zuschüssen für den Neu- oder Ausbau von S-Bahn-Stationen verbindet das Bundesministerium für Verkehr zwischenzeitlich außerdem auch mit der Auflage, Blindenleitstreifen vorzusehen.

Bei allen sonstigen Vorhaben des ÖPNV sind die Länder Bewilligungsbehörde für GVFG-Mittel. Es obliegt damit ihnen, bei den geförderten Maßnahmen die Belange behinderter Menschen durchzusetzen.

Fernreisen:

Deutsche Bundesbahn/Deutsche Reichsbahn:

Zur Zeit sind im Schienenpersonenfernverkehr

- alle ICE-Züge mit 2 Rollstuhlstellplätzen und einem rollstuhlgängigen, behindertengerechten WC,
- 118 EC-/IC-Züge mit 2 Rollstuhlstellplätzen und einem rollstuhlgängigen, behindertengerechten WC,
- alle IR-Züge mit einem Rollstuhlstellplatz und einem rollstuhlgängigen, behindertengerechten WC,
- alle D- und FD-Züge mit einem Behinderten vorbehaltenen Abteil

ausgerüstet. Diese Züge sind in den Fahrplanveröffentlichungen aufgelistet.

Im Schienenpersonennahverkehr führen alle Regional-Schnellbahnen (RSB), Eil-Züge (E), City-Bahnen (CB), Regionalbahnen (RB) und Nahverkehrszüge (N) sowie die S-Bahnen – soweit sie über neues bzw. bereits umgebautes Wagenmaterial verfügen – besondere Abteile mit Rollstuhlstellplätzen.

Die Züge sind außerdem mit Behinderten vorbehaltenen Sitzplätzen ausgestattet. Rollstühle werden in den mitgeführten Gepäckwagen/-abteilen oder an anderen geeigneten Plätzen befördert.

Ziel der Deutschen Bundesbahn und der Deutschen Reichsbahn ist es,

- alle Züge mit behindertengerechten Wagen auszustatten, dies wird im Rahmen der Erneuerung des Wagenparks mittelfristig realisiert;
- langfristig alle Bahnhöfe behindertengerecht zu gestalten. Das betrifft u. a.
  - sowohl den hindernisfreien Zu- oder Abgang, damit der Behinderte – vor allem der Rollstuhlfahrer – bequem und sicher vom öffentlichen Straßenraum in den Bahnhof gelangen kann,
  - als auch die Möglichkeit des ungehinderten Bahnsteigwechsels.

Aufgrund des sehr hohen Mittelbedarfs für die erforderlichen Investitionen, z. B. Aufzüge und Rampen, muß von längerfristigen Verwirklichungszeiträumen ausgegangen werden.

Entsprechend dem Gebot aus § 2 Abs. 3 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) sind von den Bahnen bei Neubauten und vergleichbaren Umbauten die Belange der Behinderten zu berücksichtigen.

Eine behindertengerechte Nachrüstung der Verkehrsanlagen ist aber nur dann möglich, wenn dafür die notwendigen Investitionsmittel zur Verfügung gestellt werden. Die DB beziffert den Finanzbedarf allein für die behindertengerechte Umrüstung ihrer Anlagen auf mindestens 10 Mrd. DM.

Ein Vorstoß des Bundesministeriums für Verkehr, für die Haushaltsjahre ab 1993 in die Haushalte von DB und DR 100/50 Mio. DM für entsprechende Nachrüstmaßnahmen einzustellen, ist wegen der Überlastung des Bundeshaushaltes vorläufig gescheitert.

#### Flugzeuge und Flughäfen:

Die Bauvorschriften für Flugzeuge beeinträchtigen die Reisemöglichkeiten für behinderte Menschen nicht. Gleichwohl müssen besondere Einrichtungen für Behinderte, soweit diese überhaupt erforderlich sind, den Bauvorschriften genügen. Die Beförderung Behinderter ist daher kein grundsätzlich technisches Problem; sie ist vorrangig eine Frage der Beförderungsbedingungen und des Raum- und Platzangebots der eingesetzten Luftfahrzeugtypen, die von den jeweiligen Luftverkehrsgesellschaften nach deren Geschäftsinteressen bestimmt werden.

Bei Reisen mit dem Flugzeug bieten die deutschen Flughäfen und Fluggesellschaften alle notwendigen Voraussetzungen für einen störungsfreien Zu- und Abgang sowie Transport. Durchweg sind Behindertenparkplätze in günstiger Lage, Absenkungen, Rampen und Lifte, Toiletten und Telefone behindertengerecht vorhanden. Auf Aufforderung der Fluggesellschaften wird durch die Flughäfen ein zusätzlicher Betreuungsservice geboten, der den betreuten Transport vom individuellen oder öffentlichen Verkehrsmittel bis in das Flugzeug oder umgekehrt umfaßt. Die Betreuung wird an Bord lückenlos fortgeführt.

Hier befinden sich für Behinderte speziell gekennzeichnete Sitze, die gangseitig mit hochklappbaren Armlehnen zum leichten Ein- und Ausstieg versehen sind, sowie spezielle Haltevorrichtungen in den Toiletten.

Entsprechende Informationsschriften für Behinderte werden auf den Flughäfen zum Beispiel von der Deutschen Lufthansa und vielen anderen Luftfahrtunternehmen vorgehalten.

Die Bundesregierung setzt sich im Rahmen der Europäischen Zivilluftfahrt-Konferenz (ECAC) nachdrücklich dafür ein, daß dieser Standard auch international lückenlos und einheitlich geboten wird. Entsprechende Empfehlungen für die europäische Luftfahrt werden in Kürze verabschiedet.

#### Seeschifffahrt:

Durch die Änderung des Übereinkommens von 1965 zur Erleichterung des Internationalen Seeverkehrs sind von den Mitgliedstaaten der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation der VN (IMO) am 3. Mai 1990 Empfehlungen für Verbesserungen im Reiseverkehr behinderter Menschen beschlossen und am 1. September 1991 für die Bundesrepublik Deutschland in Kraft gesetzt worden.

Die innerstaatliche Umsetzung der Empfehlungen in den Seehäfen obliegt entsprechend der Kompetenzverteilung den Ländern.

Deutsche Reeder berücksichtigen auf freiwilliger Basis an Bord von Passagierschiffen bereits seit geraumer Zeit die Belange behinderter Passagiere.

So wurde eine – allerdings begrenzte – Anzahl behindertengerechter Kabinen eingerichtet, ebenso behindertengerechte Zugänge. Dies wird bei Neu- und Umbauten auch künftig der Fall sein.

#### Binnenschifffahrt:

Die Schiffssicherheitsvorschriften (Rheinschiffs-Untersuchungsordnung, Binnenschiffs-Untersuchungsordnung) enthalten zahlreiche Bestimmungen, z. B. hinsichtlich Brandschutz, Einrichtung der Fahrgasträume und -kabinen, die die besonderen Sicherheitsbedürfnisse behinderter Fahrgäste einschließen.

Die behindertengerechte Ausstattung von Binnenfahrgastschiffen erfolgt seit etwa fünf Jahren ohne staatlichen Zwang auf der Grundlage eines in der VN-Wirtschaftskommission für Europa (ECE) erarbeiteten „Leitfadens für die behindertengerechte Ausstattung von Binnenfahrgastschiffen“. Der Entwurf dieses Leitfadens war vom Bundesministerium für Verkehr unter Beteiligung der Behindertenverbände erarbeitet worden. Die Notwendigkeit einer Novellierung dieses Leitfadens wird nicht gesehen. Dem Bundesministerium für Verkehr sind seit Jahren keine Klagen über entsprechende Mängel auf Fahrgastschiffen bekannt geworden.

Auch beim Bau von Landebrücken, vor allem auf den Stromgebieten in den neuen Bundesländern, werden verstärkt die Belange der Behinderten berücksichtigt.

Bundesfernstraßen:

Die Bedürfnisse Behinderter werden bei Neu- und Ausbaumaßnahmen im Bereich der Bundesfernstraßen sowie bei der Gestaltung von Verkehrsanlagen berücksichtigt.

Auch bei der Erarbeitung technischer Regelwerke sind sie ein wichtiger Bezugspunkt. So sind zum Beispiel nach den „Richtlinien für passive Schutzrichtungen an Straßen“ die Schutzplanken im Bereich von Notrufsäulen so anzuordnen, daß ein ungehinderter Zugang durch Rollstuhlfahrer möglich ist.

Die „Richtlinien für Lichtsignalanlagen“ regeln Einsatzkriterien und die technische Ausführung von Zusatzeinrichtungen, wie akustische Freigabesignale und taktile Signalgeber für Sehbehinderte, die in Absprache mit den örtlichen Blindenorganisationen installiert werden.

Zu Raststätten wird auf die Ausführungen zu 2.6 a) und b) verwiesen.

- 1.3 Welche Ergänzungen des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes sind nach Ansicht der Bundesregierung geeignet, um Kommunen verstärkt zu einer barrierefreien Verkehrsgestaltung zu veranlassen, und ist die Bundesregierung bereit, durch modellhafte Förderung hier Innovationen auszulösen (Anschubfinanzierung)?

Die Bundesregierung hält das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz nicht für ein geeignetes Mittel, um in die Verkehrsgestaltung in den Kommunen, die die örtlichen Gegebenheiten und Möglichkeiten zu berücksichtigen haben, mit detaillierten Vorgaben oder Auflagen einzugreifen. Das GVFG ist kein technisches Regelwerk. Es ist als finanzielle Unterstützung von ausgewählten Maßnahmen zur Verbesserung und Erleichterung der Verkehrsverhältnisse im kommunalen Verantwortungsbereich konzipiert.

Bei der Entscheidung über die Aufnahme von Projekten in den GVFG-Förderkatalog ist es Sache der Länder, die finanzielle Förderung von einer möglichst barrierefreien Verkehrsraumgestaltung abhängig zu machen. Durch die Berücksichtigung der Belange Behinderter, alter Menschen und anderer Personen mit Mobilitätsbeeinträchtigungen im GVFG als allgemeiner Förder Voraussetzung ist dies möglich.

Für zusätzliche Modellfinanzierungen sieht die Bundesregierung bei dieser Sachlage keinen Raum.

- 1.4 Welche Vorkehrungen werden beim Ausbau und bei der Umgestaltung der Deutschen Reichsbahn getroffen, um den barrierefreien Zugang zu ermöglichen, und in welchem zeitlichen Rahmen werden die Maßnahmen abgeschlossen sein?



- 1.5 Welche anderen Maßnahmen hat die Bundesregierung ergriffen, um einen barrierefreien Zugang zu den Verkehrsmitteln sowie die barrierefreie Nutzung z. B. der Zugabteile (ausreichende Bewegungsflächen u. ä.) sicherzustellen?

Für beide Fragen wird auf die Ausführungen in der Antwort zu Frage 1.2 verwiesen, die auch für die Deutsche Reichsbahn gelten.

- 1.6 a) Welche Ergebnisse liegen der Bundesregierung zu Untersuchungen über fahrzeuggebundene Einstiegshilfen und der Entwicklung behindertengerechter Fahrzeuge vor?  
b) Welche Projekte werden gefördert und welche Mittel stehen hierfür zur Verfügung?  
c) In welchem Zeitraum ist nach Auffassung der Bundesregierung flächendeckend bzw. an allen Fahrzeugen ein barrierefreier Einstieg gewährleistet?
- 1.7 Welche Erkenntnisse hat die Bundesregierung über die Umsetzung von Maßnahmen zur Etablierung von Einstiegshilfen an Bahnsteigen (bahnsteiggebundene Einstiegshilfen) bzw. an den entsprechenden Fahrzeugen und welche Konsequenzen sind daraus abgeleitet worden?

Fahrzeuggebundene Einstiegshilfen, die bisher vor allem die Behindertenverbände favorisierten, wurden von einigen Bahnverwaltungen als Prototypen entwickelt, sind jedoch bis heute nicht über das Stadium der Konzeption und Erprobung hinausgekommen. Es werden auch keine solchen Einrichtungen, die den Anforderungen der Deutschen Bahnen entsprechen, am Markt angeboten.

Zur Erleichterung des Reisens Mobilitätsbehinderter, die auf Rollstühle angewiesen sind, haben sich daher die Deutschen Bahnen – wie die meisten europäischen Bahnen (ÖBB, SBB, FS, DSB, SNCF, SNCB und NS) – entschieden, ihre Bahnhöfe mit bahnsteiggebundenen mobilen Einstiegshilfen in Form von Hubliften und klappbaren Rampen auszurüsten.

Die Entscheidung zugunsten dieser Einstiegshilfen wurde vor allem wegen der relativ geringen finanziellen Aufwendungen und der wesentlich kürzeren Realisierungsmöglichkeit getroffen.

Die Ausrüstung der Fernbahnhöfe der Deutschen Bahnen mit bahnsteiggebundenen Einstiegshilfen ist angelaufen. Voraussichtlich bis Anfang 1994 werden die bedeutendsten 370 Bahnhöfe mit Hubliften und Rampen ausgestattet sein. Seit Ende 1992 sind bereits in 52 ICE-/EC-/IC-Bahnhöfen der DB und in 10 ICE-/EC-/IC-Bahnhöfen der DR solche mobilen Einstiegshilfen stationiert.

Im übrigen wird auf die Ausführungen in der Antwort zu Frage 1.2 verwiesen.

- 1.8 Welche Maßnahmen hat die Bundesregierung bislang veranlaßt, damit nicht nur Menschen mit Mobilitätseinschränkungen, sondern auch Menschen mit sensorischen Beeinträchtigungen ausreichend Orientierungsmöglichkeiten vorfinden, um die Verkehrsmittel selbständig und ohne ständige Hilfe von Begleitpersonen nutzen zu können?

Technische Hilfseinrichtungen zur Verbesserung der Bewegungsmöglichkeit von Menschen mit sensorischen Beeinträchtigungen sind bei den Deutschen Bahnen noch nicht vorhanden. Konzeptionelle Überlegungen werden in die Wege geleitet und umgesetzt, soweit hierfür Finanzmittel zur Verfügung stehen. Dabei werden sich die Bahnen auch auf die Erkenntnisse aus dem vom Bundesministerium für Verkehr initiierten Erprobungsprojekt „Blinden- Informations-Lokalisations- und Orientierungssystem BILOS“ stützen.

Der im Januar 1993 vom VDV vorgelegte Entwurf für „Rahmenempfehlungen für Niederflurbusse“ enthält Anleitungen zur Fahrgastinformation, zur Beschilderung und Beschriftung. Die Rahmenempfehlungen sind auch vor dem Hintergrund fahrgastfreundlicher Gestaltung bei Berücksichtigung der Belange mobilitätseingeschränkter Fahrgäste erarbeitet worden.

Im vom Bundesministerium für Verkehr 1992 herausgebrachten, von einer Projektgruppe der Bundesanstalt für Straßenwesen zusammengestellten Handbuch „Bürgerfreundliche und behindertengerechte Gestaltung des Straßenraums“ ist ein umfangreiches Kapitel den Orientierungshilfen und Lichtsignalanlagen gewidmet.

Die Umsetzung der in den beiden vorgenannten Werken enthaltenen Empfehlungen ist aufgrund der Zuständigkeiten in die Hände der Verkehrs- und Baulasträger gegeben.

- 1.9 Trifft es zu, daß neuere Autoreisezüge für bestimmte Autotypen nicht geeignet sind und damit u. a. von Menschen, die aufgrund einer körperlichen Einschränkung einen speziellen Wagentyp benötigen, nicht mehr genutzt werden können?  
Wenn ja, welche Handlungserfordernisse leitet die Bundesregierung daraus ab?

Nein.

Auf den Kraftfahrzeug-Transportfahrzeugen der Autoreisezüge können alle Fahrzeuge, soweit sie nicht höher als ein Wohnwagen sind, befördert werden.

## 2. Bauten

- 2.1 Welche Ergebnisse der Überarbeitung und Weiterentwicklung der DIN-Norm im Sinne des integrativen Ansatzes (Bauten) vom Deutschen Institut für Normung liegen der Bundesregierung bisher vor, und durch welche Maßnahmen (z. B. finanzielle Hilfen o. ä.) unterstützt die Bundesregierung die Arbeit des Instituts?

Die ursprünglich als Planungsgrundlage spezieller Bauten für Behinderte geschaffenen Normen DIN 18 024 und 18 025 wurden in den letzten Jahren vollständig neu erarbeitet, um den integrativen Ansatz für alle Bauten zu verwirklichen. Dies kommt auch in den Titeln der beiden Normen zum Ausdruck, die jetzt lauten:

- DIN 18 024 „Barrierefreies Bauen“ und
- DIN 18 025 „Barrierefreie Wohnungen“.

Vorher war die Bezeichnung:

- DIN 18 024 „Bauliche Maßnahmen für Behinderte und alte Menschen im öffentlichen Bereich“ und
- DIN 18 025 „Wohnungen für Schwerbehinderte“.

Die neue DIN 18 024 liegt als Entwurf vor und befindet sich derzeit im Abstimmungsverfahren. Die neue DIN 18 025 ist abgeschlossen und steht als Planungsgrundlage gedruckt zur Verfügung.

Die Bundesregierung unterstützt das Deutsche Institut für Normung e. V. durch aktive personelle Mitarbeit und durch Zuwendungen.

- 2.2 Welche Schritte hat die Bundesregierung für die Übernahme behindertengerechter DIN-Baunormen (insbesondere der DIN-Norm 18024 und DIN-Norm 18025) in verbindliche Vorschriften eingeleitet?

Aufgrund der Gesetzgebungskompetenz zur Bauordnung und zur Bauförderung können verbindliche Vorschriften bezüglich des barrierefreien Bauens nur von den Bundesländern eingeführt werden.

- 2.3 a) Bei welchen Bauprojekten des Bundes erfolgte die Umsetzung der o. g. DIN-Normen und in welchem Umfang wurden diese angewandt?

Die Planungsnormen für den öffentlichen Bereich (DIN 18 024) und für den Wohnungsbau (DIN 18 025) werden bei allen Neubauten des Bundes angewendet.

- b) Ist die Bundesregierung bereit, bei Bauobjekten in ihrem Auftrag von den Möglichkeiten der Selbstbefreiung abzu-  
sehen?

Ja.

- 2.4 Ist die Bundesregierung bereit, die Vergabe von öffentlichen Aufträgen, von zinsgünstigen Krediten und Zuschüssen sowie die Zuweisung und Vergabe von Grundstücken abhängig zu machen von der Einhaltung der Bestimmungen aus den o. g. DIN-Normen?

Generell ist der Gesichtspunkt der Einhaltung der o. g. DIN-Normen bei der Vergabe von öffentlichen Bauaufträgen, von zinsgünstigen Krediten und Zuschüssen sowie bei der Zuweisung und Vergabe von Grundstücken stets mit enthalten, z. B. im Rahmen der technischen Wohnungsbauauförderungsbestimmungen der Länder nach dem Zweiten Wohnungsbaugesetz.

Die detaillierte Festlegung auf einen bestimmten Umfang und auf bestimmte Maßnahmen gehört jedoch zur alleinigen Zuständigkeit der Bundesländer.

Die Bundesregierung hat mit Inkrafttreten des Bundeshaushaltsplans 1992 die Möglichkeit eröffnet, bundeseigene Grundstücke für „... Heime, Bildungseinrichtungen und Werkstätten für geistig und körperlich Behinderte...“ unter bestimmten Voraussetzungen um bis zu 50 % unter dem vollen Wert zu veräußern. Dieser Preisnachlaß ist durch den Bundeshaushaltsplan 1993 für die neuen Bundesländer auf 80 % erhöht worden.

In den Grundsätzen des Bundesministeriums der Finanzen zu dem genannten Haushaltsvermerk ist u. a. ausgeführt:

„Nach diesem Vermerk können im gesamten Bundesgebiet ... für geistig und körperlich Behinderte Heime, Bildungseinrichtungen und Werkstätten gefördert werden. Zu den Heimen zählen auch Ferienheime für diesen Personenkreis. Bildungseinrichtungen umfassen jede Art von Einrichtungen, die der Bildung und Ausbildung von körperlichen bzw. geistigen Fähigkeiten von Behinderten dienen.

Unter Werkstätten sind Einrichtungen zu verstehen, in denen die Behinderten handwerkliche Tätigkeiten erlernen oder ausüben.“

- 2.5 Inwieweit wird sich die Bundesregierung dafür verwenden, daß öffentlichen Auftraggebern nicht mehr, wie bisher immer noch möglich, bei der Umsetzung behindertengerechter DIN-Bau-normen (wie etwa DIN-Norm 18024 und DIN-Norm 18025, Teil I und II) Ausnahmebefreiungen zugestanden werden?

Auf die Ausführungen in den Antworten zu den Fragen 2.2 und 2.3 wird verwiesen.

- 2.6 a) Inwieweit hat die Bundesregierung dafür Sorge getragen, daß Verkehrsbauten wie Raststätten barrierefrei (bei Ein- und Ausgang, Ausrüstung von Toiletten etc.) ausgestaltet werden?  
b) Wodurch ist gewährleistet, daß bei Ausbau und Neubau von Raststätten in den neuen sowie auch in den alten Bundesländern o. g. DIN-Normen zur Anwendung kommen?

Die Bundesregierung hat für den Bereich der Autobahnnebenbetriebe im Einvernehmen mit den Straßenbauverwaltungen der Länder und der Gesellschaft für Nebenbetriebe mbH (GfN) für die Belange der Behinderten alle baulichen Erfordernisse in sogenannten Nutzerkriterien festgelegt, die bei der Planung und beim Bau von Autobahnnebenbetrieben zu beachten sind.

Von den Straßenbauverwaltungen der Länder, die im Rahmen der Auftragsverwaltung des Bundes tätig sind, wird bei der Entwurfsprüfung die Einhaltung der DIN-Normen und der Nutzerkriterien überwacht.

Dies gilt in den neuen Ländern auch für den Bereich der Mitropa-Raststätten.

Im übrigen wird auf die Ausführungen in den Antworten zu den Fragen 2.2 und 2.3 verwiesen.

- 2.7 a) Welche Maßnahmen hat die Bundesregierung veranlaßt, um zu gewährleisten, daß Menschen mit Mobilitätseinschränkungen auch am Urlaubsort barrierefreien Zugang haben zu Einrichtungen wie Restaurants, Hotels, Veranstaltungsräumen, Kureinrichtungen, Sehenswürdigkeiten etc.?
- b) Sind bestehende Förderprogramme so ausgelegt, daß kleine und mittlere Beherbergungsbetriebe zu barrierefreiem Ausbau motiviert werden, und durch welche Maßnahmen will die Bundesregierung hier fördernd tätig werden?
- c) In welchem Umfang und mit welchen Inhalten hat die Bundesregierung im Sinne von Frage 2.7 a) und b) Rahmenbedingungen für kommunale Träger geschaffen?

Die Bundesregierung hat dafür gesorgt, daß in DIN 18 024, Teil 2 (Öffentlich zugängliche Gebäude und Arbeitsstätten) die hier angesprochenen Anforderungen enthalten sind; insbesondere wurden entsprechende Festlegungen für Gaststätten und Beherbergungsbetriebe aufgenommen.

Es gehört jedoch zum Zuständigkeitsbereich der Länder und Kommunen, auf den barrierefreien Zugang zu Fremdenverkehrseinrichtungen am Urlaubsort hinzuwirken. Die Bundesregierung ist hier nicht koordinierend tätig.

Soweit aus Bundesmitteln Investitionen kleiner und mittlerer Beherbergungsbetriebe gefördert werden, bestehen für den barrierefreien Ausbau keine besonderen Konditionen.

- 2.8 In welchem Umfang sind in den Autobahn-Motels barrierefreie Zimmer mit DIN-Norm entsprechender Bewegungsfläche und entsprechenden Betten vorhanden, und wie will die Bundesregierung erreichen, daß zukünftig ein ausreichendes Angebot zur Verfügung steht?

Von den 52 vorhandenen Autobahn-Motels sind zur Zeit 26 (50 %) behindertengerecht ausgebaut.

Die restlichen Autobahn-Motels können aus technischen wie auch aus statischen Gründen nur im Rahmen größerer Ausbau- und Neubaumaßnahmen nach und nach behindertengerecht umgestaltet werden.

- 2.9 Welche Vorkehrungen hat die Bundesregierung getroffen, um zu erreichen, daß in den neuen Bundesländern vorhandene Einrichtungen des Sozialtourismus (z. B. für Familienerholung, Jugendreisen, Seniorenurlaub) barrierefrei ausgebaut sind bzw. ausgebaut werden, um so ausreichende Kapazitäten auch in den neuen Bundesländern zu gewährleisten?

Wie und wo im Detail die Fördermittel des Bauwesens in den neuen Bundesländern eingesetzt werden, entscheiden diese Länder unter Beachtung strenger wirtschaftlicher Gesichtspunkte selbst. Die Anwendungsmöglichkeit des barrierefreien Ausbaus im Sozialtourismus wurde von der Bundesregierung durch die Förderung der beiden DIN-Normen 18 024 und 18 025 vorgeesehen.

Das Bundesministerium für Familie und Senioren gibt den Sonderkatalog „Urlaub mit der Familie“ in hoher Auflage (November

1992: 115 000) heraus, der über die Ferienmöglichkeiten in den mit öffentlichen Mitteln geförderten gemeinnützigen Familienferienstätten informiert.

Von den mit Bundesmitteln geförderten Familienferienstätten liegen 17 in den neuen Ländern. Neun Einrichtungen sind derzeit in der Weise behindertengerecht ausgestattet, daß jeweils einige geeignete Zimmer oder Appartements für Rollstuhlfahrer angeboten werden können. Das Bundesministerium für Familie und Senioren ist um eine Erweiterung des Angebots bemüht.

Viele Familienferienstätten bieten auch spezielle Urlaubsarrangements für Senioren an; meist außerhalb der Hauptreisezeiten, die vor allem den Familien mit schulpflichtigen Kindern vorbehalten bleiben sollen.

Derzeit wird eine Sonderausgabe des Familienferienstätten-Katalogs vorbereitet, um gezielt über Möglichkeiten des Seniorenurlaubs zu informieren. Die entsprechende Umfrage bei den Ländern und Trägern der Familienferienstätten ist noch nicht abgeschlossen.

Die Förderung von Einrichtungen der Jugendhilfe gehört zur Zuständigkeit der Länder und Kommunen. Das Bundesministerium für Frauen und Jugend fördert aus dem Bundesjugendplan nur bestimmte überregionale Einrichtungen. Zuweisungen werden im Rahmen der jeweils im Haushaltsplan bereitgestellten Mittel zum Bau, zum Erwerb, zur Errichtung und zur Bauerhaltung von zentralen oder überregionalen Jugendbildungs- und Jugendbegegnungsstätten sowie Jugendherbergen gegeben.

Bei Neubauten bzw. baulichen Veränderungen, die aus diesen Fördermitteln bezuschußt werden, wirkt das Bundesministerium für Frauen und Jugend darauf hin, daß die Bedürfnisse Körperbehinderter berücksichtigt werden. Dies beinhaltet in erster Linie einen barrierefreien Ausbau.

Das gilt auch für die große Zahl förderungsfähiger Jugendherbergen in den neuen Bundesländern. Für die vom Deutschen Jugendherbergswerk übernommenen Objekte konnten bisher nur in geringem Umfang behindertengerechte Baumaßnahmen durchgeführt werden. Zunächst war es notwendig, die Herbergen auf einen den normalen Ansprüchen genügenden Standard zu bringen.

Ähnlich ist die Situation im Bereich der Kinder- und Jugenderholung in den neuen Bundesländern.

Hier ist wichtigstes Anliegen, eine am Bedarf orientierte Zahl von Einrichtungen für Zwecke der Kinder- und Jugenderholung zu erhalten. Die Bundesregierung bemüht sich in Kooperation mit der Treuhandanstalt und den zuständigen Bundesländern darum, dafür die eigentumsrechtlichen Voraussetzungen zu schaffen.

Die Erhaltung und Unterhaltung dieser Erholungseinrichtungen einschließlich notwendiger Umbauten und Modernisierungen fällt aufgrund der Zuständigkeitsregelung für die Jugendhilfe in den Förderungsbereich der Länder und Kommunen.

Unabhängig von Trägerschaft und Förderungszuständigkeit gilt, daß der notwendige behindertengerechte Ausbau von Einrichtungen der Jugendhilfe in den neuen Bundesländern, die im Rahmen von Jugendreisen frequentiert werden, nur nach und nach vorgenommen werden kann.

- 2.10 Durch welche Maßnahme unterstützt die Bundesregierung die Entwicklung und Realisierungsmöglichkeiten der DIN-Norm 18034, barrierefreie Spiel- und Freizeitbereiche, und der DIN-Norm 7926, barrierefreie Spielplatz- und Freizeitgeräte, und in welchem Zeitraum sieht die Bundesregierung hier die Möglichkeit für eine verbindliche Umsetzung?

Spezielle Normen für die Barrierefreiheit, wie z. B. DIN 18 024 und DIN 18 025, oder die besondere Hervorhebung der Barrierefreiheit können dann entfallen, wenn das Integrationsprinzip zum Allgemeinverständnis geworden ist.

Die praktische Umsetzung dieser Grundidee kann nicht kurzfristig erfolgen, und sie ist von vielen Faktoren abhängig. Dabei sind z. B. Akzeptanz und Informationsgrad der Bevölkerung, aber auch die Prioritätensetzungen und die wirtschaftlichen Gegebenheiten in den Kommunen von Bedeutung.

Eine verbindliche Aussage über den Umsetzungszeitraum ist nicht möglich.

Die Bundesregierung unterstützt in allen Lebensbereichen die Integration behinderter und mobilitätseingeschränkter Menschen.

Demzufolge vertritt sie die Auffassung, daß auch im Spiel- und Freizeitbereich und bei den dafür bereitzustellenden Geräten sowie den dafür geltenden Normen und Richtlinien die Barrierefreiheit eine wesentliche Grundlage sein muß.

- 2.11 Wie beurteilt die Bundesregierung die Zugangsbehinderungen für Gruppenbesuche von Behinderten in öffentlichen Einrichtungen wie Theatern aufgrund von Brandschutzbestimmungen?

Bei Neubauten lassen sich Zugangsbehinderungen für Gruppenbesuche von Behinderten durch Einbeziehung entsprechender Nutzungsanforderungen in die Grundkonzeption ohne größere Probleme vermeiden.

Im allgemeinen wird es sich in dem angesprochenen Bereich jedoch um bestehende, kompliziert gestaltete Anlagen handeln, bei denen technisch besonders schwierige und kostenaufwendige Maßnahmen erforderlich wären. Nach dem derzeitigen Erkenntnisstand wird deshalb in vielen Fällen der Einzelbesuch für absehbare Zeit leider noch die Regel bleiben müssen.

### 3. Informationen

- 3.1 Welche Schritte hat die Bundesregierung eingeleitet, um die Errichtung einer an die zentralen Buchungssysteme angeschlossenen Zentralen Informationsstelle für barrierefreies Reisen und Urlaubsangebote sowie die Herausgabe eines gesamtdeutschen Reiseführers für Behinderte zu realisieren?

Über die Errichtung einer Zentralen Informationsstelle für barrierefreies Reisen und Urlaubsangebote ist der Bundesregierung nichts bekannt. Auch werden die wichtigsten Buchungssysteme von der Privatwirtschaft bzw. den Ländern betrieben. Die Bundesregierung kann und will hierauf keinen unmittelbaren Einfluß nehmen.

Es ist nicht vorgesehen, daß die Bundesregierung einen gesamtdeutschen Reiseführer für Behinderte herausgibt. Mit der vom Bundesministerium für Familie und Senioren unterstützten Veröffentlichung „Handicapped-Reisen Deutschland“ (7. Auflage 1993) befindet sich bereits ein Reiseführer für Behinderte auf dem Markt, der auch die neuen Bundesländer berücksichtigt. Die Bundesregierung unterstützt auch das Vorhaben der EG-Kommission, im Rahmen des Aktionsplans der Gemeinschaft zur Förderung des Tourismus einen europaweiten Reiseführer für Behinderte anfertigen zu lassen.

- 3.2 a) In welchem Maße sind die Forderungen umgesetzt, Menschen mit sensorischen Behinderungen durch geeignete Leit- und Informationssysteme die Orientierung in öffentlichen Straßen, auf Plätzen und in Gebäuden zu erleichtern?

In den neuen DIN-Normen 18024 und 18025 wurden entsprechende Festlegungen für Menschen mit sensorischen Behinderungen aufgenommen.

- b) Welche Schlußfolgerungen und Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus den Ergebnissen von bislang erprobten Modellvorhaben wie BILOS (Blinden-Informations-Lokalisations- und Orientierungs-System) oder Untersuchungen der Universität Hamburg?

Die Universität Hamburg hat im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr das von ihr mit Unterstützung anderer konzeptionell entwickelte System BILOS im Feldversuch erprobt.

Die Ergebnisse wurden unter Betonung der funktionellen und wirtschaftlichen Effektivität mit einer Sonderveröffentlichung des Bundesministeriums für Verkehr den Verkehrsträgern und anderen Interessierten vermittelt.

Schlußfolgerungen und Konsequenzen für den Einsatz haben die Verkehrsbetriebe und die Baulastträger zu ziehen.

Im übrigen wird auf die Ausführungen in der Antwort zur Frage 1.8 verwiesen.



- 3.3 Gibt es eine ministerielle Koordinierungsstelle aus verschiedenen Ministerien, die im Hinblick auf Vernetzung und Transparenz für die Realisierung der Belange behinderter Menschen arbeitet?
- a) Wenn „Ja“:
- Unter Mitarbeit welcher Ministerien tagt das Gremium?
  - Wie oft tagt diese Koordinierungsstelle?
  - Welche Kompetenzen hat dieses Gremium?
  - Welche Ergebnisse wurden bisher erzielt?
  - Wo und für wen zugänglich sind diese Ergebnisse dokumentiert?
  - Durch welche Maßnahmen und Rahmenbedingungen ist bei diesem Gremium der Kontakt mit den Behindertenverbänden sichergestellt, und durch welche Maßnahmen unterstützt die Bundesregierung die Möglichkeit einer aktiven Teilnahme Betroffener z.B. durch finanzielle Unterstützung bei Reisekosten u. ä.?
  - Wird über die Arbeit dieses Gremiums in den entsprechenden Ausschüssen des Deutschen Bundestages regelmäßig Bericht erstattet?
- b) Wenn „Nein“:
- Wird die Bundesregierung eine solche Koordinierungsstelle einrichten, und in welchem Zeitrahmen kann dieses geschehen?

Aufgrund einer Kabinettsentscheidung vom 16./17. Dezember 1980 wurde das Amt eines Beauftragten der Bundesregierung für die Belange der Behinderten geschaffen. Es wird auf der Grundlage eines Ehrenamtes von einer Persönlichkeit wahrgenommen, die vom Bundeskanzler berufen wird. Zur Unterstützung des Amtsinhabers ist ein interministerieller Arbeitsstab aus Mitarbeitern der Bundesministerien für Arbeit und Sozialordnung, für Familie und Senioren sowie für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau gebildet worden. Die in diesem Arbeitsstab nicht vertretenen Bundesministerien sind nach der erwähnten Kabinettsentscheidung verpflichtet, die Arbeit des Behindertenbeauftragten zu unterstützen.

Die Verantwortung für die Berücksichtigung von Belangen behinderter Menschen in den verschiedenen Politikbereichen liegt unverändert bei dem jeweils zuständigen Bundesministerium.

Deshalb hat das Wirken des Behindertenbeauftragten in erster Linie sensibilisierenden, beratenden und vorschlagenden Charakter.

Der Beauftragte der Bundesregierung für die Belange der Behinderten fertigt in jeder Legislaturperiode einen Tätigkeitsbericht, der unter anderem allen Mitgliedern des Deutschen Bundestages zugeleitet wird. Diese Tätigkeitsberichte sind nicht darauf angelegt, den in jeder Legislaturperiode von der Bundesregierung zu erstattenden Bericht über die Lage der Behinderten und die Entwicklung der Rehabilitation zu ersetzen. Dieser zuletzt genannte Bericht beschreibt umfassend die Lebensbedingungen behinderter Menschen und ist erfahrungsgemäß Gegenstand von Aussprachen im Deutschen Bundestag und seinen einschlägigen Ausschüssen.

Der Behindertenbeauftragte legt großen Wert auf eine enge Zusammenarbeit mit Verbänden und Organisationen der Behinderten. Die Herstellung und Pflege von Kontakten zu diesen

Interessengruppen bilden einen bedeutsamen Teil der insgesamt wahrgenommenen Aufgaben des Behindertenbeauftragten.

Für den Teilbereich der Arbeits- und Berufsförderung der Behinderten besteht beim Bundesministerium für Arbeit und Sozialordnung der „Beirat für die Rehabilitation der Behinderten“, dem u. a. sechs Vertreter der Organisationen der Behinderten angehören.

Über die genannten ständigen Einrichtungen hinaus bildet die Bundesregierung bzw. das zuständige Bundesministerium bei konkretem Bedarf besondere Arbeitsgruppen, an denen ebenfalls Behindertenorganisationen beteiligt werden; als Beispiele aus jüngster Zeit seien die drei Arbeitsgruppen erwähnt, die sich mit Fragen aus dem Bereich der Werkstätten für Behinderte befaßt haben.

- 3.4 Ist die Bundesregierung bereit, einen Behinderten-Beirat einzurichten, und durch welche Rahmenbedingungen kann gewährleistet werden, daß dieses Gremium auf der Basis einer paritätischen Besetzung von Behinderten oder ihren Vertretern, Parlamentariern, Ministerien effektiv arbeitet?

Auf die Ausführungen in der Antwort zur Frage 3.3 wird Bezug genommen; die Bundesregierung beabsichtigt nicht, ein weiteres Gremium einzurichten.

- 3.5 Welche Möglichkeit sieht die Bundesregierung, z. B. im Rahmen einer fachübergreifenden Ausbildung besonders für die Berufsrichtungen Architektur, Ingenieurtechnik sowie allen am Bau tätigen handwerklichen Berufen, die praktische Umsetzung der behindertenrelevanten DIN-Normen zu verbessern?
- 3.6 a) Wie kann nach Ansicht der Bundesregierung in Lehre und Forschung sowie der beruflichen Aus- und Weiterbildung (insbesondere in den Bereichen ‚Bau‘, Architektur, aber auch ‚Tourismus‘) erreicht werden, daß den Interessen behinderter und älterer Menschen durch korrigierte Lehr-/Lerninhalte Rechnung getragen wird?
- b) Durch welche Aktivitäten setzt sich die Bundesregierung gemeinsam mit den Länderregierungen dafür ein, daß im Rahmen der EG entsprechende Maßnahmen getroffen werden?

Der Grundsatz der Integration Behinderter bedeutet für den Bereich der Ausbildung, daß die behindertenrelevanten Probleme praktisch in allen Ausbildungsfächern eine Grundlage bilden. So spielen sie bereits heute bei der Architektur- und Ingenieurausbildung, z. B. im Rahmen der Fächer Baukonstruktionslehre, Gebäudelehre und Wohnbauten, eine wichtige Rolle.

Die Ansprüche behinderter und älterer Menschen werden im Bereich Bauwesen auch über Lehre und Forschung sowie über die berufliche Aus- und Weiterbildung berücksichtigt. Die Berichte der Bundesregierung (Behindertenbericht, Altenbericht) und die Normungsarbeit geben die zusammengefaßten Grundlagen. Außerdem wurde in den letzten Jahren eine größere Zahl einschlägiger Forschungen abgeschlossen, die die Bundesregierung förderte. Auch von der Bundesregierung herausgegebene Informationsschriften stehen zur Verfügung.

Die unmittelbare Beeinflussung der Lehrpläne gehört allerdings zur Zuständigkeit der Bundesländer.

Zur Verbesserung der Studienmöglichkeiten von Behinderten unterhält das Deutsche Studentenwerk (DSW) seit 1982 die Zentrale Beratungsstelle für behinderte Studienbewerber und Studenten, die vom Bundesministerium für Bildung und Wissenschaft finanziert wird. Hauptaufgaben der Beratungsstelle sind neben der bundesweiten Dokumentation der Studienmöglichkeiten für behinderte und chronisch-krank Studieninteressierte und Studierende deren Information und Beratung über Studienmöglichkeiten sowie die Mitwirkung an ihrer Verbesserung.

In diesem Zusammenhang hat das Bundesministerium für Bildung und Wissenschaft über die Behindertenberatungsstelle des DSW ein Forschungsvorhaben gefördert, das der Erarbeitung eines Planungshandbuchs „Hochschule – behindertengerecht“ diene.

Dieses aus vier Bänden bestehende Handbuch bietet mit einer Reihe von Schwerpunktsetzungen erstmals eine grundlegende Planungshilfe für den Hochschulbau und den studentischen Wohnheimbau. Das Planungshandbuch soll 1993 über einen Verlag herausgebracht und damit der Fachöffentlichkeit zugänglich gemacht werden. Eine Teilveröffentlichung zur Thematik des studentischen Wohnheimbaus wird bereits vorab durch das Deutsche Studentenwerk erfolgen.

Das Planungshandbuch kann außerdem als Grundlage für die Entwicklung fachübergreifender Studien- und Weiterbildungsangebote für relevante Berufsgruppen (z. B. Architekten) an Universitäten und Fachhochschulen dienen.

Weitere Aktivitäten des Bundesministeriums für Bildung und Wissenschaft zur Verbesserung der Situation Behinderter im Bildungswesen sind dem Zweiten Bericht der Bundesregierung an den Deutschen Bundestag über die Lage der Behinderten und die Entwicklung der Rehabilitation zu entnehmen.

Das Bundesministerium für Bildung und Wissenschaft wird im Rahmen seiner Zuständigkeiten die einschlägigen Fakultätentage, die Studienreformkommissionen der Länder und andere Gremien der Länder auf die Notwendigkeit entsprechender Studien- und Weiterbildungsangebote an Hochschulen hinweisen.

Die Bundesregierung setzt sich durch aktive Mitarbeit in den Gremien der EG für entsprechende Maßnahmen ein, z. B. bei der Erarbeitung des „European Manual for an Accessible Built Environment“ und im „Komitee für Rehabilitation und Integration Behinderter“ des Europarates.

Des weiteren ist auf den Beschluß des Rates der Europäischen Gemeinschaften vom 25. Februar 1993 über ein drittes Aktionsprogramm der Gemeinschaft zugunsten der Behinderten (HELIOS II 1993 bis 1996) zu verweisen.

Grundlage der Aus- und Weiterbildung sind moderne Ausbildungsordnungen, die sich den ständig veränderten wirtschaftlichen, technischen und gesellschaftlichen Anforderungen flexibel anpassen. Die Verordnungen – auch die der touristischen

Ausbildungsberufe – legen nur Mindestinhalte der zu vermittelnden Kenntnisse und Fertigkeiten fest, über die hinausgehend immer ausgebildet werden kann.

Die Bundesregierung ist daher der Auffassung, daß keine Notwendigkeit besteht, die Lerninhalte der Ausbildungsordnungen für touristische Berufe zu ändern.

Da die berufliche Erstausbildung auf eine breit angelegte berufliche Grund- und Fachbildung ausgerichtet ist, sind spätere Spezialisierungen, wie beispielsweise die Betreuung spezieller Gästegruppen (hier: Behinderter), durch Fortbildungsmaßnahmen möglich. Auch bei der beruflichen Fortbildung ist die Möglichkeit einer Anpassung an die technischen, wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Erfordernisse gegeben.

Das von der Bundesregierung geförderte Deutsche Seminar für Fremdenverkehr, das berufliche Weiterbildung im Tourismusbereich anbietet, hat das Thema Behinderte und Reisen aufgegriffen. Im November 1991 fand beispielsweise im Rahmen einer internationalen Vortragsreihe eine Diskussion zwischen Sachverständigen aus allen Bereichen des Fremdenverkehrs über Probleme und Konsequenzen für das touristische Angebot statt. Der Themenbereich ist dort auch in den Lerninhalt laufender Seminarveranstaltungen eingearbeitet.

- 3.7 Durch Erarbeitung welcher Richtlinien u. ä. hat die Bundesregierung seit Verabschiedung der Beschlußempfehlung darauf hingewirkt, daß Baugenehmigungsämter für ihre Tätigkeit speziell auf die Anwendung barrierefreier Anforderungen und Kriterien geschult werden?

Die Baugenehmigungsämter arbeiten auf der Grundlage des Bauordnungsrechts, das in der Gesetzgebungskompetenz der Bundesländer liegt.

#### 4. Sonstiges

- 4.1 Welche Schritte hat die Bundesregierung unternommen, um auf internationaler Ebene barrierefreie Reisemöglichkeiten für behinderte Menschen zu erzielen, und welche Ergebnisse liegen aus dieser Arbeit bisher vor?

Die EG-Kommission hat aufgrund einer Resolution des Rates vom 16. Dezember 1992 im März 1993 ein Aktionsprogramm vorgeschlagen, das die Bundesregierung grundsätzlich positiv einschätzt. Danach sollen z. B. Richtlinien über die spezielle Ausrüstung von Linien- und Reisebussen sowie über technische Normen für die Zugänglichkeit der Verkehrsmittel im Straßen- und Schienenverkehr mit dem Ziel erarbeitet werden, die Beförderung Behinderter zu verbessern.

In dieselbe Richtung zielen die auch von der Bundesregierung mitgetragenen Bemühungen um den EG-Richtlinienvorschlag „Verbesserung der Mobilität von in ihrer Bewegungsfreiheit beeinträchtigten Arbeitnehmern“, die noch nicht abgeschlossen sind.

Vom Bundesministerium für Verkehr wird das EG-Forschungsprojekt COST 322 „Niederflurbus-Verkehrssystem“ betreut. Bei einem Seminar im November 1992 in Brüssel, an dem Vertreter aus den Verkehrsverwaltungen, Verkehrsbetrieben und der Busproduzenten aus ganz Europa teilnahmen, wurde der gegenwärtige Forschungs- und Entwicklungsstand vorgestellt. Das Ziel des Forschungsprojektes ist es, ein möglichst einheitliches Anforderungsprofil für Niederflurbusse zu entwickeln und europaweit zu etablieren.

Die Bundesregierung begrüßt es, daß der Behindertentourismus einen Schwerpunkt des im vergangenen Jahr verabschiedeten EG-Aktionsplans zur Förderung des Tourismus bildet. Unter dem Oberpunkt Sozialtourismus ist dort nicht nur der Informationsaustausch über Maßnahmen der Mitgliedstaaten zur Förderung der Urlaubsreisen Behinderter vorgesehen, sondern auch die Koordinierung von Initiativen zur Beseitigung von Hindernissen für die Entwicklung des Behindertentourismus. Noch in diesem Jahr sollen die Bildung eines internationalen Forums aus Sachverständigen und Vertretern der Fremdenverkehrswirtschaft und die Herausgabe eines Europa-Reiseführers in Angriff genommen werden.

Im übrigen wird auf den EG-Ministerratsbeschluß über ein drittes Aktionsprogramm der Gemeinschaft zugunsten der Behinderten (HELIOS II 1993 bis 1996) verwiesen, dessen Maßnahmen u. a. auch die Mobilität und den Austausch von Jugendlichen in der Gemeinschaft fördern sollen.

- 4.2 Durch welche Maßnahmen und mit welcher finanziellen Beteiligung unterstützt die Bundesregierung Bemühungen zur Abstimmung vergleichbarer Normen der EG-Länder?

Die Bundesregierung unterstützt durch direkte Mitarbeit und über das Deutsche Institut für Normung e. V., das entsprechende Zuwendungen erhält, die Bemühungen zur Abstimmung vergleichbarer Normen der EG-Länder.

Auf die Ausführungen in den Antworten zu den Fragen 2.1 und 3.5/3.6 wird verwiesen.

- 4.3 Welche Bemühungen hat die Bundesregierung unternommen, um eine bilaterale und multilaterale Anerkennung von Schwerbehindertenausweisen zu erreichen sowie einen europaweit einheitlichen Schwerbehindertenausweis zu schaffen?

An einem im Jahr 1977 im Europarat abgeschlossenen Teilabkommen zur Einführung eines „Europäischen Schwerbehindertenausweises“ haben sich nur die Länder Frankreich, Italien und die Bundesrepublik Deutschland beteiligt. Da zunächst Italien und dann auch Frankreich aus „verwaltungstechnischen Schwierigkeiten“ einer Einführung des Ausweises ablehnend entgegenstanden, hat auch die Bundesregierung davon abgesehen, als einziges Land einen solchen Ausweis auszugeben, denn dieser

Ausweis wäre in Frankreich und Italien in der Regel nicht bekannt und würde daher in der Praxis auch nicht anerkannt.

Ein solcher Ausweis brächte aus Sicht der Bundesregierung erst dann den Behinderten Nutzen, wenn die Nachteilsausgleiche, die damit in Anspruch genommen werden können, in den verschiedenen Ländern einander angeglichen werden. Ein für den Bereich der Europäischen Gemeinschaften geltender Schwerbehindertenausweis setzte einen im wesentlichen einheitlichen Schwerbehindertebegriff und grundsätzlich übereinstimmende materiell-rechtliche Vorschriften und Nachteilsausgleiche voraus. Innerhalb der zwölf Staaten der Europäischen Gemeinschaften bestehen jedoch bislang noch erheblich voneinander abweichende Regelungen.

Die Bundesregierung ist daher der Auffassung, daß Fortschritte in der gegenseitigen Anerkennung von Vergünstigungen im wesentlichen durch Verhandlungen über einzelne Vergünstigungen erzielt werden können.

- 4.4 Inwieweit werden Nachteilsausgleiche wie die Benutzungsmöglichkeit von Behindertenparkplätzen, Freifahrtregelungen und das Recht eines Behinderten, kostenlos eine Begleitperson mitfahren zu lassen, gegenseitig anerkannt, und durch welche Bemühungen unterstützt die Bundesregierung die EG-weite Umsetzung dieser Forderungen?

Für den Straßenverkehr haben die Vertragsstaaten der Europäischen Verkehrsministerkonferenz beschlossen, national zugestandene Parkerleichterungen gegenseitig anzuerkennen. Zu den Vertragsstaaten gehören auch die Mitgliedstaaten der EG.

Der Beschluß wurde zu Beginn der 80er Jahre national ausnahmslos umgesetzt. Als Nachweis für die Berechtigung des Behinderten gilt das amtliche Dokument über Parkerleichterungen mit dem internationalen Symbol des Körperbehinderten, das gut sichtbar im Fahrzeug angebracht werden muß.

Der Beschluß beruht auf einem sicheren Grundkonsens; er wird von keinem der Vertragsstaaten auch nur annähernd in Frage gestellt und wurde nach einzelnen Fällen angeblich unterschiedlicher Verwaltungspraxis ausländischer Kommunen vor Ort im Jahr 1992 nochmals bestätigt.

Außerdem ist aufgrund der Arbeiten der EG-Kommission die unentgeltliche Beförderung der Begleitpersonen von Blinden im grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr in den Gemeinsamen Internationalen Tarif aufgenommen worden.

- 4.5 Ist die Bundesregierung bereit, eine Studie zur Thematik „Tourismus und Behinderung“ erstellen zu lassen, wie sie bereits 1982 vom Studienkreis für Tourismus in Starnberg (Gayler und Köppen, „Reisen mit Behinderten“) erarbeitet wurde, um dadurch Erkenntnisse zu erhalten, durch welche Maßnahmen immer noch vorhandene, gegenseitige Vorurteile zwischen behinderten und nicht behinderten Menschen abgebaut werden können?

Die Bundesregierung ist grundsätzlich dazu bereit, eine Studie zur Thematik „Tourismus und Behinderung“ in Auftrag zu geben. Sie weist ergänzend darauf hin, daß 1989 auch die von der Bundesvereinigung Lebenshilfe für geistig Behinderte e. V. herausgegebene Veröffentlichung „Geistig behinderte Menschen und Touristik“ erschienen ist.

- 4.6 Welche Möglichkeiten sieht die Bundesregierung bezüglich der Etablierung und Förderung praxisbezogener Forschung, die sich mit den touristischen Belangen spezifisch der behinderten Menschen und mit der barrierefreien Eingliederung behinderter Menschen in das allgemeine Fremdenverkehrsgeschehen befaßt?

Die Bundesregierung ist aufgeschlossen gegenüber Maßnahmen praxisbezogener Forschung auf diesem Gebiet. Sie hält es aber auch für sinnvoll, daß sich breite Bevölkerungsschichten mit den touristischen Belangen behinderter Menschen auseinandersetzen.

Das Bundesministerium für Familie und Senioren fördert seit Oktober 1992 ein zweijähriges Forschungsprojekt, das sehbehinderten Menschen eine bessere Orientierung im öffentlichen Raum ermöglichen soll. Dabei geht es vorrangig um die Verbesserung der visuellen Kontraste unter Berücksichtigung unterschiedlicher Sehbehinderungen und Betroffenengruppen. Im Rahmen des Forschungsprojektes sollen Empfehlungen für die Praxis erarbeitet werden, wie entsprechende Leit- und Informationssysteme zu gestalten sind, um sehbehinderten Menschen ein Höchstmaß an Mobilität zu ermöglichen. Mit den Projektergebnissen soll auch ein Beitrag dazu geleistet werden, das Konzept einer möglichst barrierefreien Umwelt auf eine breitere Basis zu stellen.

Erfahrungen zeigen, daß eine Vielzahl von Abstimmungen erforderlich ist, um den unterschiedlichen Behinderungen gerecht zu werden und nicht den Vorteil der einen zum Nachteil der anderen werden zu lassen. Hier können die Selbsthilfegruppen und -organisationen als Interessenvertretungen der Betroffenen und als „Experten in eigener Sache“ wertvolle Beratungs- und Abstimmungshilfe leisten. Auf ihre Beteiligung kann deshalb nicht verzichtet werden.

