

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Ilja Seifert, Uwe Hixsch,
Dr. Winfried Wolf und der Fraktion der PDS
– Drucksache 14/2851 –**

Vorgesehene EU-Richtlinie für Busse mit fahrzeuggebundener Einstieghilfe

Dem EU-Ministerrat liegt demnächst eine Richtlinie (com[97]0276) der EU-Kommission zur Beschlussfassung vor, in der festgelegt werden soll, dass von einem bestimmten Datum an alle innerhalb der EU neu zugelassenen Busse für mehr als acht Fahrgäste auch für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste ohne fremde Hilfe benutzbar sein müssen. Damit folgt die EU-Kommission einer jahrelangen Mindestforderung nahezu aller nationalen und europaweiten Behindertenorganisationen, namentlich des Europäischen Behindertenforums (EDF). Das Europaparlament unterstützt die Richtlinie.

Die Bundesregierung – leider auch die neue – verhielt sich dieser Richtlinie gegenüber bisher eher abwartend bis ablehnend. Sie setzte auf „freiwillige Selbstverpflichtungen“ der Hersteller-Industrie und der Verkehrs-Unternehmen. Die Praxis zeigt, dass damit zwar in einzelnen Städten positive Schritte gegangen werden können, von einer umfassenden Umstellung aller Bus-Flotten kann aber nirgendwo die Rede sein.

Behindertenorganisationen verlangen immer wieder, zumindest zunächst die Schaffung neuer Barrieren zu stoppen, um von dieser Basis aus allmählich an die Beseitigung der bestehenden zu gehen. Jeder neue Bus, der ohne fahrzeuggebundene Einstieghilfe in Betrieb genommen wird, grenzt mobilitätseingeschränkte Menschen (insbesondere Rollstuhlfahrerinnen und Rollstuhlfahrer) mindestens für weitere anderthalb Jahrzehnte von der selbstverständlichen Teilnahme am öffentlichen Personenverkehr aus. Analoges gilt – mit z. T. noch wesentlich längeren durchschnittlichen Laufzeiten – für alle Bahnen, Schiffe und Flugzeuge.

Die Umsetzung dieser Richtlinie in nationales Recht wäre ein Schritt auf dem Wege, das Benachteiligungsverbot auszugestalten, das der Artikel 3 Abs. 3 Satz 2 des Grundgesetzes enthält. Die Richtlinie selbst ist eine analoge Schlussfolgerung aus Artikel 13 des Amsterdamer Vertrages.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen vom 21. März 2000 übermittelt.

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

Vorbemerkungen

Die Bundesregierung steht dem von der Europäischen Kommission 1997 vorgelegten „Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über besondere Vorschriften für Fahrzeuge zur Personenbeförderung mit mehr als acht Plätzen außer dem Fahrersitz und zur Änderung der Richtlinie 70/156/EWG des Rates“ nicht ablehnend gegenüber, sondern begrüßt den Vorschlag ausdrücklich.

Hauptziel dieses Richtlinien-Vorschlags ist es, die Sicherheit der Insassen von Kraftomnibussen zu gewährleisten, aber auch die Zugänglichkeit für Personen mit eingeschränkter Mobilität zu verbessern. Nach Auffassung der Bundesregierung wäre dies ein weiterer Schritt, den öffentlichen Personennahverkehr behindertengerechter zu gestalten und damit Mobilitätsbarrieren abzubauen.

Der Richtlinien-Vorschlag ist von großer Bedeutung, weil es sich um die letzte noch fehlende Richtlinie für die Erteilung der EG-Typgenehmigung für den gesamten Kraftomnibus handelt. Eine in einem Mitgliedstaat der Europäischen Union erteilte EG-Typgenehmigung muss in allen anderen Mitgliedstaaten ohne erneute Prüfungen und Genehmigungen anerkannt werden. Für die Kraftomnibus-Industrie wird sich dadurch eine Vereinfachung ergeben, weil nicht mehr 15 nationale Typgenehmigungen erforderlich sind; vielmehr ist dann eine von einem Mitgliedstaat erteilte EG-Typgenehmigung ausreichend.

1. Wird die Bundesregierung der EU-Richtlinie zustimmen, die für neu in Betrieb zu nehmende Busse ab acht Fahrgästen innerhalb der EU verbindlich vorschreibt, dass sie für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste unbehindert nutzbar sind?

Wenn nein, warum nicht?

Die Bundesregierung unterstützt den Richtlinien-Vorschlag der Europäischen Kommission, mobilitätsbehinderten Personen – einschließlich Rollstuhlfahrern – den Zugang zu Kraftomnibussen zu erleichtern.

2. Beabsichtigt die Bundesregierung – falls die Richtlinie am Widerstand anderer EU-Mitgliedstaaten scheitern sollte – dennoch in ihrem Sinne zu handeln?

Die Bundesregierung geht davon aus, dass es gelingen wird, unter den Mitgliedstaaten einen Konsens zu erreichen, damit die Richtlinie nicht scheitert.

3. Mit welchen Maßnahmen wird die Bundesregierung diese Richtlinie in nationales Recht umsetzen?

Die Bundesregierung wird durch Änderung der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) die Richtlinie in nationales Recht umsetzen. Dadurch wird sichergestellt, dass auch Kraftomnibusse, die aufgrund einer Einzelbetriebserlaubnis (anstelle einer EG-Typgenehmigung) in den Verkehr kommen sollen, ebenfalls den Vorschriften der Richtlinie entsprechen müssen.

4. In welchem Zeitraum beabsichtigt die Bundesregierung, die Richtlinie in nationales Recht umzusetzen?

Der „Vorschlag einer EU-Richtlinie für Busse“ sieht keine festen Termine für das Inkrafttreten vor. Es ist vielmehr eine Übergangsbestimmung vorgesehen, wonach die Mitgliedstaaten 24 Monate nach Inkrafttreten der Richtlinie die Erstzulassung von Kraftomnibussen verweigern dürfen, sofern die Anforderungen der Richtlinie nicht erfüllt sind. Die Bundesregierung hat die Absicht, diese Übergangsbestimmung einzuhalten und die StVZO zu ändern, sobald die Richtlinie endgültig durch Rat und Europäisches Parlament angenommen ist.

5. Auf welche anderen Gebiete des öffentlichen Personen-Nah- und -Fernverkehrs (Bahnen, Schiffe, Fluggeräte) beabsichtigt die Bundesregierung, die Intention der Richtlinie auszuweiten?

Ein wichtiger Orientierungspunkt für die Bereiche Verkehr, Bauen und Wohnen ist bei dem vorgesehenen Gleichstellungsgesetz das Prinzip der Barrierefreiheit.

In welchem Umfang dieses Prinzip bei der Novellierung der infrage kommenden Einzelgesetze fixiert werden kann, wird durch die Zuständigkeiten für die einzelnen Sachbereiche ebenso bestimmt wie von den Bedingungen für die Umsetzung.

6. Mit welchen Initiativen und in welchem Zeitraum wird sich die Bundesregierung auf EU-Ebene für analoge Regelungen zu Bahnen, Schiffen und Fluggeräten einsetzen?

Analog zu dem in der Antwort zu Frage 5 beschriebenen Vorgehen im nationalen Bereich setzt sich die Bundesregierung auch im internationalen Bereich nachdrücklich für den Abbau von Barrieren im Verkehr ein. Sie unterstützt dabei alle Initiativen, die Fortschritte auf diesem Sektor versprechen; sie arbeitet in den einschlägigen Gremien intensiv mit, insbesondere in der Europäischen Konferenz der Verkehrsminister (CEMT).

Nicht zuletzt unter dem Gesichtspunkt der Verhältnismäßigkeit werden internationale Aktivitäten oft auf nichtlegislative Maßnahmen konzentriert. Ihre Umsetzung erfolgt im einzelstaatlichen Rahmen unter Berücksichtigung der jeweiligen Gegebenheiten.

7. Welchen Zeitraum schätzt die Bundesregierung, bis man in Deutschland von einem flächendeckenden Netz des öffentlichen Personenverkehrs sprechen kann, der auch von mobilitätseingeschränkten Fahrgästen unbehindert benutzt werden kann?

Die Bundesregierung verfügt über keine Daten, die eine schlüssige und verantwortbare Schätzung ermöglicht.

8. In welchem Zeitraum hält es die Bundesregierung für realistisch, auch EU-weit davon ausgehen zu können, dass mobilitätseingeschränkte Frauen und Männer mit öffentlichen Verkehrsmitteln relativ unbeschwerlich reisen können?

Auf die Antwort zu Frage 7 wird verwiesen.