

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Gudrun Kopp, Daniel Bahr (Münster),
Rainer Brüderle, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP
– Drucksache 15/3533 –**

Behindertengerechtere Fahrkartenautomaten im öffentlichen Personenverkehr

Vorbemerkung der Fragesteller

Die einfachste Möglichkeit, eine Fahrkarte vor Ort zu lösen, ist der Weg über einen Fahrkartenautomaten. Doch für Behinderte ist er oftmals nicht gangbar, da umfangreiche Barrieren diesen Weg versperren. Behindertengerechte Automaten sind in Deutschland weitestgehend unbekannt. Das führt zu einer Ausgrenzung bzw. Diskriminierung der Behinderten. Besonders angesichts der Berichte über Pläne der Bundesregierung, die Freifahrtmöglichkeiten für Schwerbehinderte erheblich einzuschränken („Westfalen-Blatt“ Nr. 139, 17. Juni 2004 sowie „Süddeutsche Zeitung“ vom 24. Juni 2004), bekommt die Diskussion über den barrierefreien Zugang zu Fahrkartenautomaten eine neue Qualität.

Vorbemerkung der Bundesregierung

Mobilität ist eine entscheidende Voraussetzung für die Teilhabe an allen Bereichen des gesellschaftlichen Lebens. Die Verbesserung der Mobilität aller Menschen, einschließlich mobilitätseingeschränkter Personen, ist für die Bundesregierung daher wichtiger Bestandteil einer nachhaltigen Verkehrspolitik. Dies auch vor dem Hintergrund, dass der Anteil von Menschen mit Behinderungen an der Gesamtbevölkerung Europas schon heute bei 24 Prozent (122 Millionen) liegt. Bis zum Jahr 2020 wird sich dieser Anteil voraussichtlich auf 31 Prozent (162 Millionen) erhöhen.

Wesentliche Voraussetzung für die gesellschaftliche Teilhabe mobilitätseingeschränkter Menschen ist eine barrierefreie Gestaltung der Lebensumwelt. Mit dem Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen und zur Änderung anderer Gesetze (Behindertengleichstellungsgesetz – BGG – BGBl. 2002 I S. 1467 ff.) hat die Bundesregierung eine wichtige Grundlage dafür geschaffen: Kernziel des am 1. Mai 2002 in Kraft getretenen Gesetzes ist die Herstellung einer möglichst weit reichenden Barrierefreiheit. Der öffentliche Personenverkehr bildet einen besonderen Schwerpunkt des Gesetzes. Mit dem Abbau von Benutzungs-

hemmnissen für behinderte Menschen, z. B. durch übersichtliche Informationen, hindernisfreie Zugänge zu Gebäuden, möglichst niveaugleiche Einstiege bei Fahrzeugen, werden zudem Komfort und Sicherheit für alle Bürgerinnen und Bürger erhöht.

Für die verschiedenen Verkehrsbereiche sind mit dem BGG im eng bemessenen Zuständigkeitsbereich des Bundes unterschiedliche Regelungen zur Herstellung von Barrierefreiheit getroffen worden. Dabei sollen die Interessen behinderter Menschen unmittelbar durch Beteiligungsrechte zur Geltung kommen.

So sind auf Grund einer Änderung der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) die Eisenbahnen nunmehr verpflichtet, Programme zur Gestaltung von Bahnanlagen und Fahrzeugen zu erstellen, mit dem Ziel, eine möglichst weit reichende Barrierefreiheit für deren Nutzung zu erreichen. Die Aufstellung der Programme erfolgt nach Anhörung der Spitzenorganisationen von Verbänden, die nach dem BGG anerkannt sind.

Mit Inkrafttreten des Regionalisierungsgesetzes zum 1. Januar 1996 ging im Zuge der Bahnreform die organisatorische und finanzielle Verantwortung des Bundes für den Schienenpersonennahverkehr der Bundeseisenbahnen auf die Länder über. Durch die Zusammenführung der Zuständigkeiten für Planung, Organisation und Finanzierung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) möglichst auf eine Stelle – und zwar dort, wo die Nachfrage entsteht – kann nicht nur ein attraktiveres Angebot als bisher sichergestellt werden, sondern auch den Belangen der Kunden besser Rechnung getragen werden.

Die Umsetzung der Regionalisierung erfolgt durch die so genannten ÖPNV-Gesetze der Länder. Zur Verwirklichung einer möglichst weit reichenden Barrierefreiheit ist mit einer Änderung des Personenbeförderungsgesetzes durch das BGG sichergestellt, dass die Belange behinderter Menschen und anderer Menschen mit Mobilitätseinschränkungen in den Nahverkehrsplänen der Länder berücksichtigt werden. Zu diesem Zweck sind Aussagen über vorgesehene Maßnahmen und den Zeitrahmen für die Umsetzung zu treffen. Darüber hinaus wurde ein Anhörungsrecht für Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte der Aufgabenträger eingeführt.

Durch die gewählte Gesetzessystematik des Gleichstellungsgesetzes ist somit sichergestellt, dass die Entscheidungsträger vor Ort die Bedingungen für die Herstellung von Barrierefreiheit im Einzelnen eigenverantwortlich regeln können. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW) stellt den Planern vor Ort mit zahlreichen Veröffentlichungen regelmäßig wertvolle Hilfen zur Verfügung (vergleiche Reihe „direkt – Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden“ sowie Handbuch „Barrierefreier ÖPNV in Deutschland“, Berlin 2003, Herausgeber BMVBW/Verband Deutscher Verkehrsunternehmen).

1. Wie beurteilt die Bundesregierung vor dem Hintergrund der Notwendigkeit einer behindertengerechten Infrastruktur das erklärte Ziel der Deutschen Bahn AG, den Verkauf von Fahrkarten am Schalter und im Zug zugunsten des Vertriebs an einem der 10 000 Automaten zurückzudrängen?

Entsprechend der langjährigen Praxis im übrigen öffentlichen Personenverkehr haben auch die Eisenbahnunternehmen des Bundes in den letzten Jahren den Fahrausweisverkauf überwiegend auf Automaten umgestellt. Die Deutsche Bahn AG (DB AG) hat diese Unternehmensentscheidung mit der notwendigen Verbesserung der Wirtschaftlichkeit begründet. Die Vertriebskostensenkung durch stärkere Nutzung von Fahrausweisautomaten sowie des Internets liegt nach Auffassung der DB AG im Interesse aller Bahnkunden.

Der Fahrkartenverkauf an Automaten steht einer behindertengerechten Infrastruktur grundsätzlich nicht entgegen. Die verschiedenen Bedürfnisse auf Grund unterschiedlicher Behinderungen können auch an Schalterverkaufsstellen nicht immer vollständig aufgefangen werden. Deshalb bietet die DB AG denjenigen Fahrgästen, für die der Fahrkartenkauf am Schalter oder Automaten auf Grund ihrer Behinderung grundsätzlich erschwert ist, alternative Vertriebswege an. So können Fahrkarten beispielsweise auch über Internet oder per Telefon erworben werden. Darüber hinaus sind allein reisende blinde Fahrgäste von der sonst fälligen Zahlung des so genannten Bordpreises beim Kauf einer Fahrkarte im Zug befreit.

Für eine in jeder Hinsicht behindertengerechtere Ausgestaltung der Fahrausweisautomaten liegen bisher weder ein klares Anforderungsprofil noch technische Lösungen von Seiten der Automatenhersteller vor. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die unterschiedlichen Gruppen von Reisenden mit Mobilitätseinschränkungen höchst unterschiedliche Anforderungen an die Barrierefreiheit stellen. Aus diesem Grund scheidet nach Darstellung der DB AG eine Umrüstung der vorhandenen ca. 10 000 Fahrkartenautomaten aus. Die DB AG strebt aber, wie andere Personenverkehrsunternehmen auch, eine wirtschaftlich vertretbare Verbesserung künftiger Generationen von Fahrausweisautomaten an.

Insbesondere auf Grund der von der DB AG gewährleisteten Alternativmöglichkeiten zum Fahrkartenkauf am Automaten sowie im Hinblick auf die weiteren Bemühungen zur Verbesserung hinsichtlich der Barrierefreiheit besteht kein Anlass, die entsprechenden unternehmerischen Entscheidungen der DB AG zu beanstanden. Im Übrigen ist eine Einflussnahme der Bundesregierung auf unternehmerische Entscheidungen der DB AG nach den Bestimmungen des Aktienrechts nicht statthaft. Dies schließt aber nicht aus, dass in den regelmäßigen Gesprächen des Bundes mit der DB AG derartige Fragen angesprochen werden.

2. Welche Informationen hat die Bundesregierung über notwendige Investitionen der öffentlichen Verkehrsunternehmen zur Bereitstellung einer behindertengerechten Infrastruktur (z. B. Umbau von Fahrkartenautomaten)?

Für die Verkehrsunternehmen stellt die barrierefreie Gestaltung von Fahrkartenautomaten nur einen Teil der erforderlichen Investitionen dar, die zur Herstellung einer möglichst weit reichenden Barrierefreiheit erforderlich sind.

Die DB AG hat das gesamte Spektrum der investiven Maßnahmen in ihrem Programmentwurf gemäß § 2 Abs. 3 EBO dargelegt und mit allen Beteiligten erörtert. Sie hat angekündigt, den Programmentwurf noch in diesem Jahr dem Deutschen Behindertenrat im Rahmen der nach der EBO vorgeschriebenen Anhörung vorstellen zu wollen. Die aufgeführten investiven Maßnahmen betreffen bauliche Ergänzungen (z. B. Aufzüge, Rampen, Blindenleitsysteme, akustische und optische Informationen) ebenso wie behindertenfreundliche Einrichtungen in den Zügen und vielfältige Verbesserungen im kommunikativen Bereich (z. B. behindertenfreundliche Gestaltung der Service-Punkte) sowie die intensive Zusammenarbeit mit den Interessenvertretungen behinderter und älterer Menschen. Des Weiteren wird auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen.

3. Treffen Presseberichte zu, nach denen die Bundesregierung plant, die Freifahrtmöglichkeiten für Schwerbehinderte erheblich einzuschränken, und wenn ja, wie hoch ist das Einsparvolumen, das die Bundesregierung durch die Kürzung der Erstattung nach § 151 SGB IX im Bundeshaushalt 2005 eingeplant hat?

Die Bundesregierung plant eine Neugestaltung der Erstattungsregelungen der unentgeltlichen Beförderung schwerbehinderter Menschen im öffentlichen Personenverkehr, der so genannten Freifahrt. Hintergrund der geplanten Änderungen sind Forderungen des Bundesrechnungshofes und einiger Landesrechnungshöfe sowie insbesondere die von den Ministerpräsidenten Roland Koch und Peer Steinbrück im so genannten Konsenspapier vorgeschlagenen Maßnahmen zum Subventionsabbau, zu deren Umsetzung sich die Bundesregierung entsprechend einer im Vermittlungsausschuss am 19. Dezember 2003 von Bundestag und Bundesrat parteiübergreifend getroffenen Vereinbarung verpflichtet hat. Die Bundesregierung wird zur Umsetzung dieser Verpflichtung in Kürze einen Gesetzentwurf vorlegen.

4. Wie beurteilt die Bundesregierung die Forderung des Fahrgastverbandes ProBahn, dass „die unentgeltliche Beförderung dieser Behindertengruppen ein unverzichtbarer Bestandteil des diskriminierungsfreien Zugangs zum öffentlichen Verkehr (ist)“ (Denkschrift Diskriminierung Behinderter durch das Vertriebsystem des öffentlichen Verkehrs, Juni 2004)?

Mit der Berechtigung zur unentgeltlichen Beförderung erhalten schwerbehinderte Menschen einen Ausgleich für ihre Mobilitätseinschränkungen im Alltag. Diese Nachteile werden auch in Zukunft auf der Grundlage der kostenlosen Freifahrtberechtigung ausgeglichen.

5. Beabsichtigt die Bundesregierung, notwendige Investitionen zur Bereitstellung einer behindertengerechten Infrastruktur im öffentlichen Personenverkehr finanziell zu fördern?

Wenn ja, welche?

Mit Mitteln gemäß Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) wird auch der Ausbau einer behindertenrechten Infrastruktur gefördert. Die Berücksichtigung der Belange behinderter und anderer Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigungen ist gemäß § 3 Nr. 1 Buchstabe d GVFG Voraussetzung für eine Förderung. Im Rahmen der Vorhabenplanung sind die Behindertenbeauftragten oder -beiräte bzw. die entsprechenden Verbände im Sinne von § 5 BGG anzuhören. Die regionale und örtliche Entscheidungszuständigkeit ermöglicht den Behinderten und ihren Verbänden durch Zusammenarbeit mit den entsprechenden Verkehrs- und Baulastträgern wirkungsvolle Lösungen zu entwickeln, die den regionalen und örtlichen Bedingungen entsprechen.

Darüber hinaus sichert der Bund die Finanzierung des ÖPNV mit Mitteln nach dem Regionalisierungsgesetz. So erhalten die Länder aus dem Mineralölsteueraufkommen des Bundes in diesem Jahr 6,810 Mrd. Euro.

Schließlich stellt die Bundesregierung Mittel für Schienenwegeinvestitionen auf hohem Niveau zur Verfügung. Diese Mittel werden zu einem nicht unerheblichen Teil für die Finanzierung von Verkehrsanlagen der Personenbahnhöfe und damit auch für deren behindertengerechte Gestaltung aufgewandt.

6. Welche Maßnahmen ergreift die Bundesregierung, um – ungeachtet der unternehmerischen Entscheidungsfreiheit der Deutschen Bahn AG und anderer öffentlicher Verkehrsunternehmen bei der Ausgestaltung ihrer Vertriebssysteme – die Diskriminierung Behinderter beim Fahrkartenkauf abzubauen zu helfen?

Die Bundesregierung sieht in der Entwicklung alternativer Ticketsysteme einen wesentlichen Beitrag zum Abbau von Zugangshemmnissen und damit zur Qualitätssteigerung im ÖPNV. Dies hat sie bereits in ihren Eckpunkten für einen leistungsfähigen und attraktiven öffentlichen Personennahverkehr aus dem Jahr 2000 verdeutlicht. Zum Beispiel können elektronische Zahlungsweisen gerade auch behinderten Menschen den Zugang zum ÖPNV erleichtern.

Daher begrüßt die Bundesregierung die Bestrebungen des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), ein deutschlandweites elektronisches Fahrgeldmanagement (EFM) zu entwickeln, durch das bargeldloses Zahlen, elektronisches Ticketing sowie eine automatisierte Fahrpreisfindung ermöglicht werden soll. Das Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) fördert die Entwicklung des „Interoperablen elektronischen Fahrgeldmanagements“ im Rahmen des Forschungsprojekts „VDV-Kernapplikation“ bis Anfang 2005 mit rund 2,64 Mio. Euro. Die Raumerfassungstechnologie als höchste Komfortstufe des EFM wird auf der Basis der VDV-Kernapplikation in einem weiteren BMBF-Forschungsprojekt „IntermobilPass Region Dresden“ Ende 2004/Anfang 2005 im Raum Dresden getestet. Im Übrigen wird auf die Antworten zu den Fragen 1 und 2 verwiesen.

7. Sieht die Bundesregierung Reformbedarf im Bereich der Beförderung Behinderter?

Wenn ja, in welchem Bereich und warum?

Wenn nein, warum nicht?

Die Bundesregierung hat mit dem BGG eine wichtige Grundlage für die barrierefreie Gestaltung des öffentlichen Personenverkehrs geschaffen. Sie wird im Rahmen ihrer Berichtspflicht nach § 66 Neuntes Buch Sozialgesetzbuch (SGB IX) dem Deutschen Bundestag über die Lage behinderter Menschen sowie die Entwicklung ihrer Teilhabe bis Ende 2004 auch über die nach dem BGG getroffenen Maßnahmen berichten und den Stand der Umsetzung bewerten.

Auf Grund der Zuständigkeit der Länder kommt es zudem darauf an, dass die Länder entsprechende Gleichstellungsregelungen verabschieden. Eine Reihe von Ländern hat dies bereits getan und für den ÖPNV verschiedene Regelungen getroffen.

8. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass die Gestaltung und Handhabung des Schwerbehindertenausweises verbesserungswürdig ist?

Falls ja, welche Schritte hat sie eingeleitet, um mit den zuständigen Stellen eine Alternative zum bestehenden Schwerbehindertenausweis zu erarbeiten?

Falls nein, warum nicht?

Mit Beschluss vom 19. Dezember 2003 hat der Bundesrat die Bundesregierung zu einer Überprüfung des gesamten Verfahrens zur Feststellung des Vorliegens einer Behinderung und des Grades der Behinderung (Feststellungsverfahren gemäß § 69 SGB IX) einschließlich der Gestaltung der Schwerbehindertenausweise gemeinsam mit den Ländern im Jahre 2004 aufgefordert.

Entsprechend dieser Vorgabe hat Ende Juni 2004 eine Bund-Länder-Besprechung zu diesem Thema stattgefunden. Es wurde einvernehmlich festgestellt, dass als Voraussetzung für eine Diskussion über die Neugestaltung Klarheit darüber bestehen muss, welche Informationen in den Ausweis aufgenommen werden sollen. Dies hängt von den Entscheidungen hinsichtlich des Feststellungsverfahrens ab. Daher wurde einvernehmlich vereinbart, dass die Beratungen über das Feststellungsverfahren abzuwarten sind, bevor über die Umgestaltung der Schwerbehindertenausweise gesprochen wird.

