

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Daniel Bahr (Münster), Dr. Karl Addicks, Rainer Brüderle, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP  
– Drucksache 15/4455 –**

### **Freifahrten für Menschen mit Behinderung**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Der Plan der Bundesregierung, die Freifahrtmöglichkeiten für Menschen mit Behinderung erheblich einzuschränken, sorgte im Frühsommer 2004 für erhebliches Aufsehen und verständlichen Unmut seitens der Betroffenen. Die anschließende Diskussion zeigte nochmals deutlich, welchen Schwierigkeiten Menschen mit Behinderung allein beim Erwerb eines Fahrausweises ausgesetzt sein können. Häufig ist es Menschen mit Behinderung schlicht unmöglich, die immer größere Zahl der Fahrkartenautomaten selbständig zu bedienen. Ein Erwerb an herkömmlichen Verkaufsstellen ist meist nicht durchführbar, da diese in nur noch geringer Zahl vorhanden sind.

Ende Juli 2004 verkündete die Bundesministerin für Gesundheit und Soziale Sicherung, Ulla Schmidt, dass die bisherige Regelung der Freifahrten uneingeschränkt bestehen bleiben und die Bundesregierung ihre Pläne nicht weiter verfolge, Freifahrten auf den Bereich des Wohnortes einzuschränken (Pressemitteilung vom 26. Juni 2004).

Gleichzeitig gab die Bundesministerin Ulla Schmidt allerdings bekannt, dass „die anderen Änderungsvorschläge, die die Abrechnungsmodalitäten mit den Verkehrsbetrieben betreffen, bestehen bleiben“ (Pressemitteilung vom 26. Juni 2004). Dies bedeutet, dass die Verkehrsbetriebe bei gleicher Leistungserbringung mit spürbaren finanziellen Einbußen zu rechnen haben.

#### Vorbemerkung der Bundesregierung

Der barrierefreie Personennahverkehr ist für die Bundesregierung ein wesentlicher Bestandteil einer nachhaltigen Verkehrspolitik. Behinderte Menschen sollen möglichst uneingeschränkt am öffentlichen Leben teilnehmen, einer Arbeit und auch Freizeitaktivitäten nachgehen können. Der Zugang zum öffentlichen Personennahverkehr ist für behinderte Menschen daher besonders wichtig.

Barrierefreiheit ist aber nicht nur ein Thema für behinderte Menschen. Vielmehr versteht die Bundesregierung das Prinzip der Barrierefreiheit als Qualitätsgewinn für alle Nutzerinnen und Nutzer des öffentlichen Personenverkehrs.

Die Bedeutung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) für die Erhaltung lebenswerter Städte und Kommunen ist unbestritten. Gerade in Großstädten und Ballungsräumen ist Mobilität ohne öffentlichen Personennahverkehr undenkbar. Mit dem Behindertengleichstellungsgesetz (BGG), das am 1. Mai 2002 in Kraft getreten ist, ist daher auch das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) geändert worden. Die Länder haben in ihren Nahverkehrsplänen nunmehr zwingend die Belange mobilitätseingeschränkter Personen zu berücksichtigen und Aussagen über vorgesehene Maßnahmen und den Zeitrahmen für die Umsetzung möglichst weitreichender Barrierefreiheit zu treffen. Dabei sind die jeweils zuständigen Behindertenbeauftragten oder -beiräte der Aufgabenträger – soweit vorhanden – anzuhören.

Eine besondere Bedeutung kommt dabei den Finanzmitteln zu, die der Bund den Ländern zur Sicherstellung ihrer Aufgabe im ÖPNV zur Verfügung stellt. Mit einer Änderung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) im Rahmen des BGG ist sichergestellt, dass eine Förderung nur erfolgt, wenn ein Vorhaben die Belange behinderter und anderer Menschen mit Mobilitätseinschränkungen berücksichtigt und den Anforderungen der Barrierefreiheit möglichst weitreichend entspricht.

Bereits bei der Antragstellung müssen die jeweiligen Vorhabenträger u. a. die Barrierefreiheit des Vorhabens bestätigen. Die Nachweise sind Bestandteil der jeweiligen Vorhabenakten und können bei Bedarf vom Bund eingesehen werden. Die Länder sind verpflichtet, im Wege der Berichterstattung darzulegen, inwieweit die geförderten Vorhaben dem Ziel der Barrierefreiheit entsprechen.

Für den ÖPNV kann festgestellt werden, dass bei entsprechenden Bauvorhaben, Ausstattungen und Anschaffungen grundsätzlich die Belange behinderter Menschen berücksichtigt werden. Das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz hat sich damit als wirksames Instrument für die Herstellung von Barrierefreiheit erwiesen.

1. Welche Initiativen hat die Bundesregierung bisher ergriffen, um der schwindenden Zahl der Verkaufsstellen für Bahnfahrkarten zu begegnen, die vor allem für Menschen mit Behinderung ein Problem darstellen können?

Die Umstellung des Fahrkartenverkaufs auf Automaten zur Verbesserung der Wirtschaftlichkeit der Deutschen Bahn AG (DB AG) liegt in deren unternehmerischer Verantwortung. Auf die Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion der FDP „Behindertengerechtere Fahrkartenautomaten im öffentlichen Personenverkehr“ vom 30. Juli 2004 (Bundestagsdrucksache 15/3631) wird verwiesen.

2. Wie beurteilt die Bundesregierung Lösungsansätze, die bestehende Regelung für Blinde, die zuschlagsfrei im Zug nachlösen können, auf alle Menschen mit Behinderung auszudehnen, die z. B. im Besitz einer gültigen Wertmarke sind?
3. Hat die Bundesregierung derartige Lösungsansätze mit der Deutschen Bahn AG (DB AG) diskutiert, und falls ja, zu welchem Ergebnis führte dies?

Die bestehende Regelung für blinde Menschen, zuschlagsfrei im Zug eine Fahrkarte nachlösen zu können, ist eine freiwillige Leistung der DB AG. Eine Entscheidung über eine Ausweitung des zuschlagsfreien Nachlösens hat die DB AG zu treffen.

Die Bundesregierung würde eine Ausweitung der Regelung begrüßen. Sie hat hierüber mit der DB AG und den Verbänden behinderter Menschen Gespräche geführt. Die DB AG prüft derzeit im Rahmen der Programmerstellung, ob im Fernverkehr die Regelung auf alle blinden und sehbehinderten Menschen, Rollstuhlfahrer und andere außergewöhnlich gehbehinderte Menschen ausgeweitet werden kann.

4. Wie hat sich der finanzielle Ausgleich an die Verkehrsbetriebe nach § 148 Neuntes Buch Sozialgesetzbuch (SGB IX) in den letzten 10 Jahren jährlich entwickelt?

Die Gesamtaufwendungen der Erstattungen an die Verkehrsunternehmen von Bund und Ländern im Nah- und Fernverkehr sind im Zehnjahreszeitraum von 1993 bis 2003 um fast ein Drittel von rd. 447 Mio. Euro auf rd. 571 Mio. Euro gestiegen. Im Einzelnen stellen sich die Gesamtaufwendungen wie folgt dar:

– 1993 rd. 447 Mio. Euro	– 1999 rd. 506 Mio. Euro
– 1994 rd. 489 Mio. Euro	– 2000 rd. 501 Mio. Euro
– 1995 rd. 479 Mio. Euro	– 2001 rd. 509 Mio. Euro
– 1996 rd. 506 Mio. Euro	– 2002 rd. 533 Mio. Euro
– 1997 rd. 527 Mio. Euro	– 2003 rd. 571 Mio. Euro.
– 1998 rd. 515 Mio. Euro	

Zahlen für 2004 liegen noch nicht vor, da die Endabrechnung erst im Jahr 2005 erfolgt.

5. Wie wird sich diese Zahlung in 2005 und 2006 entwickeln, sollten die neuen Regelungen, die das Verwaltungsvereinfachungsgesetz vorsieht, umgesetzt werden?

Die geplanten Regelungen im Erstattungsverfahren, d. h. die Regelungen hinsichtlich der sog. „B-Ausweise“ und des Selbstbehalts, werden systembedingt nur zeitverzögert zu Einsparungen führen. Daher werden in 2005 noch keine Einsparungen mit den geplanten Änderungen erzielt, sondern erst in 2006 und zwar für den Bund in Höhe von rd. 10 Mio. Euro.

Konkrete Zahlen für die Länder können nicht genannt werden, da das Verhältnis von pauschalem und individuellem Abrechnungsverfahren und damit auch die Wirkung der Maßnahmen von Land zu Land unterschiedlich ist. Grundsätzlich stehen die Erstattungsleistungen von Bund und Ländern jedoch im Verhältnis ein Drittel zu zwei Dritteln zueinander. Entsprechend dürften auch die Einsparungen wirken.

6. Warum hält die Bundesregierung eine weitere Senkung der Ausgleichszahlung für angemessen, obwohl bereits die bisherige Formel für den Ausgleichsbetrag nicht zur Deckung der tatsächlichen Beförderungskosten ausreicht?

Die Bundesregierung ist der Auffassung, dass Fehlentwicklungen im Erstattungsverfahren sowie Benachteiligungen im Abrechnungsverfahren beseitigt werden müssen.

Daher sollen im pauschalen Erstattungsverfahren künftig Personen nicht mehr berücksichtigt werden, die keine Fahrgeldausfälle verursachen, weil sie nicht befördert werden. Dies betrifft die Berücksichtigung der sog. Begleiter-Ausweise, die schwerbehinderte Menschen erhalten, die einer ständigen Begleitung bedürfen. Statt wie bisher alle Begleiter-Ausweise zu berücksichtigen, geht künftig nur noch die Hälfte der ausgegebenen Begleiter-Ausweise in die Berechnung ein. Diese Regelung beruht auf Erkenntnissen über das Fahrverhalten schwerbehinderter Menschen.

Daneben soll die Benachteiligung der Unternehmen beseitigt werden, die zwar überdurchschnittlich viele freifahrtberechtigte Menschen befördern, die aber noch unter der Ein-Drittel-Grenze liegen, die zur individuellen Abrechnung berechtigt. Deshalb sieht der Gesetzentwurf vor, dass künftig alle Unternehmen, die überdurchschnittlich viele freifahrtberechtigte Menschen befördern, eine Erstattung auf der Grundlage des pauschalen Landesprozentsatzes erhalten sowie zusätzlich der Teil der Mehrkosten erstattet wird, der jenseits der Ein-Drittel-Grenze liegt. Der Selbstbehalt, der für die Unternehmen, die die Ein-Drittel-Grenze nicht überschreiten, heute schon gilt, wird also für alle Unternehmen, die überdurchschnittlich viele freifahrtberechtigte Menschen befördern, verbindlich gemacht. Die Bundesregierung hält dies für angemessen.

7. Bleibt der angekündigte 3-Stufenplan (Subventionsabbau gemäß Koch-Steinbrück), nach dem 4 Prozent dieser Zahlung im Jahre 2004, 8 Prozent im Jahre 2005 und 12 Prozent im Jahre 2006 eingespart werden sollen, bestehen?

Die Einsparvorgaben aus dem sog. Koch-Steinbrück-Konsenspapier sollen entsprechend einer im Vermittlungsausschuss am 19. Dezember 2003 von Bundestag und Bundesrat getroffenen Entscheidung umgesetzt werden. Der Wille der Länder, diese Vorgaben umzusetzen, wurde auch in den vorbereitenden Bund-Länder-Gesprächen zur Neuregelung des Erstattungsverfahrens deutlich. Im Rahmen dieser Gespräche wurden die in dem Gesetzentwurf enthaltenen Regelungen mit den Ländern entwickelt und ihre Umsetzung vereinbart.

8. Stuft die Bundesregierung den Nachteilsausgleich für Menschen mit Behinderung als Subvention ein, obwohl die Ausgleichszahlung steuerlich bei den Verkehrsunternehmen als „Entgelt von dritter Seite“ behandelt wird?

Die Bundesregierung ist der Auffassung, dass die Erstattungen an die Verkehrsunternehmen für die unentgeltliche Beförderung schwerbehinderter Menschen eine Gegenleistung für die Beförderung sind, die nicht einfach prozentual gekürzt werden kann. Dies schließt jedoch die Beseitigung von Fehlentwicklungen und Benachteiligungen in diesem Verfahren nicht aus.

9. Aus welchem Grund sollen auch bei Verkehrsunternehmen, die einen betriebsindividuellen Nachweis über die Beförderung von Menschen mit Behinderung führen, Kürzungen der Ausgleichszahlung vorgenommen werden?

Das derzeitige System benachteiligt Unternehmen, die zwar überdurchschnittlich viele schwerbehinderte Menschen befördern, aber noch unter der Ein-Drittel-Grenze für die Berechtigung zur individuellen Abrechnung liegen. Sie haben ihren Mehraufwand selbst zu tragen. Demgegenüber erhalten Unternehmen, die die Ein-Drittel-Grenze erreichen, den gesamten Mehraufwand erstattet. Zur Gleichbehandlung wird künftig ein einheitlicher prozentualer Selbstbehalt vorgesehen.

10. Welche Maßnahmen der Verkehrsbetriebe erwartet die Bundesregierung, um einen Einnahmeverlust auszugleichen, vor dem Hintergrund, dass zusätzlich bereits Kürzungen des Ausgleichs nach § 45a Personenbeförderungsgesetz zu Lasten der Verkehrsbetriebe in Kraft getreten sind?

Die Kürzungen beim Ausgleich gemeinwirtschaftlicher Leistungen ergeben sich bezüglich der Ausgleichszahlungen nach § 45a Personenbeförderungsgesetz (PBefG) aus Artikel 24 des Haushaltsbegleitgesetzes 2004 vom 29. Dezember 2003 (BGBl. I S. 3076). Danach verringern sich die Ausgleichsbeträge für das Jahr 2004 um 4 Prozent, für das Jahr 2005 um 8 Prozent und vom Jahr 2006 an jeweils um 12 Prozent.

Die Gewährung des Ausgleiches für gemeinwirtschaftliche Leistungen war letztmalig für das Ausgleichsjahr 1990 Sache des Bundes, allerdings nur für die damaligen Bundesbusbetriebe. Seither ist dies ausschließlich eine Angelegenheit der Länder.

12. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass der notwendige Nachteilsausgleich für Menschen mit Behinderung, die gemäß § 145 SGB IX Anspruch auf unentgeltliche Beförderung haben, zu Lasten der Verkehrsbetriebe geht, und wie begründet sie dies?

Die Bundesregierung teilt diese Auffassung nicht. Die Regelungen zum Erstattungsverfahren berücksichtigen das Fahrverhalten schwerbehinderter Menschen und ermöglichen dadurch dem tatsächlichen Aufwand angemessene Erstattungszahlungen unter zumutbarem Selbstbehalt.

13. Welche Auswirkungen wird diese Maßnahme nach Ansicht der Bundesregierung auf die Motivation der Verkehrsbetriebe haben, den dringend notwendigen barrierefreien Ausbau von Bahnhöfen und Haltestellen zu forcieren?

11. Welche Auswirkungen hat die Regelung auf die Kommunen?

Die Bundesregierung versteht Barrierefreiheit als Qualitätsgewinn für alle Nutzerinnen und Nutzer des öffentlichen Personenverkehrs. Die möglichst weitgehende Barrierefreiheit ist deshalb für diesen eine Zielvorgabe.

Gemäß § 8 Abs. 3 Personenbeförderungsgesetz haben die Aufgabenträger (dies sind in der Regel Städte und Landkreise) bei der Aufstellung der Nahverkehrspläne zwingend die Belange mobilitätseingeschränkter Personen zu berücksichtigen und Aussagen über vorgesehene Maßnahmen und den Zeitrahmen für die Umsetzung möglichst weitgehender Barrierefreiheit zu treffen.

Dabei sind die jeweils zuständigen Behindertenbeauftragten oder -beiräte der Aufgabenträger – soweit vorhanden – anzuhören.

Vor diesem Hintergrund kommt den Finanzmitteln, die der Bund den Ländern zur Sicherstellung ihrer Aufgabe im öffentlichen Personennahverkehr zur Verfügung stellt, eine besondere Bedeutung zu.

Mit einer Änderung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) im Rahmen des Behindertengleichstellungsgesetzes ist sichergestellt, dass eine Förderung nur erfolgt, wenn ein Vorhaben die Belange mobilitätseingeschränkter Personen berücksichtigt und den Anforderungen an die Barrierefreiheit möglichst weitreichend entspricht. Bei der Vorhabenplanung sind die zuständigen Behindertenbeauftragten oder Behindertenbeiräte anzuhören.

Daneben können durch die Länder für Maßnahmen zur Verbesserung der Barrierefreiheit auch Mittel nach dem Regionalisierungsgesetz (RegG) eingesetzt werden. Allein im Jahr 2004 liegt das finanzielle Engagement des Bundes für Vorhaben nach dem GVFG und dem RegG bei rund 8,5 Mrd. Euro.

Im Übrigen wird auf die Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion der FDP „Behindertengerechtere Fahrkartenautomaten im öffentlichen Personenverkehr“ vom 30. Juli 2004 (Bundestagsdrucksache 15/3631) verwiesen.



