

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Silvia Schmidt (Eisleben),
Anette Kramme, Uwe Beckmeyer, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der SPD
– Drucksache 17/2523 –**

Herstellung umfassender Barrierefreiheit

Vorbemerkung der Fragesteller

Die demografischen Prognosen sagen für die Jahre bis 2050 eine stetig wachsende Zahl von pflegebedürftigen und hochaltrigen Menschen voraus. Es werden dann bis zu 10 Millionen Menschen über 80 Jahre alt sein. Diesen Menschen muss ein normales Leben mitten in der Gesellschaft ermöglicht werden. Der Mangel an barrierearmem und barrierefreiem Wohnraum, barrierefreier Verkehrs- und Versorgungsinfrastruktur, barrierefreier Kommunikation und barrierefreien kommunalen Netzwerken führt zum gesellschaftlichen Ausschluss von Menschen, die durch eine Behinderung oder durch Pflegebedürftigkeit darauf angewiesen sind.

Viele ältere Menschen müssen bei Pflegebedürftigkeit in Pflegeheime gehen, obwohl die ambulante Versorgung in einer barrierefreien Umgebung oft günstiger wäre. Betroffene und Angehörige sind weitgehend allein gelassen in ihrer ohnehin schwierigen Situation. Sie geben aus Angst vor Versorgungsmangel und Vereinsamung, aufgrund mangelnder Information über sowie aus Mangel an barrierefreien Gestaltungsmöglichkeiten ihres Wohnumfeldes sowie barrierefreier Infrastruktur in ihrer Umgebung lieber ihre Privatsphäre auf und ziehen in Heime.

Angesichts der seit dem 26. März 2009 in Deutschland rechtlich verbindlichen Konvention über die Rechte von Menschen mit Behinderungen der Vereinten Nationen (UN-Behindertenrechtskonvention) und des fortschreitenden demografischen Wandels rückt die soziale Teilhabe aller Menschen in den Mittelpunkt der Politik. Insbesondere Menschen mit Behinderung, ältere und chronisch kranke Menschen werden durch räumliche und sprachliche Barrieren von der sozialen Teilhabe ausgeschlossen. Barrieren treten im Zusammenwirken von dauerhafter oder vorübergehender körperlicher, seelischer oder psychischer Funktionseinschränkung sowie sozialer und räumlicher Umwelt auf. Niemand wird allein durch seine Funktionseinschränkung von der gesellschaftlichen Teilhabe ausgeschlossen; dies ist vielmehr Ergebnis fehlender Barrierefreiheit und Zugänglichkeit der Umwelt. Die Gesellschaft ist dafür verantwortlich, für Menschen mit Behinderung, für ältere Menschen und für Fami-

lien gleichberechtigte und selbstbestimmte Teilhabe zu gewährleisten – Barrierefreiheit ist dafür unbedingte Voraussetzung.

Barrierefreiheit ist ein umfassendes Prinzip bei der Gestaltung des öffentlichen Raums, der Kommunikationsmittel und der sozialen Leistungen. Insbesondere beim Wohnraum, im öffentlichen Nah- und Fernverkehr, bei öffentlichen Gebäuden und Dienstleistungen, bei der Kommunikation sowie im Gesundheitswesen müssen verbindliche Vorgaben geschaffen werden. Mit Zielvereinbarungen allein wird keine konsequente Barrierefreiheit geschaffen, obwohl selbst diese in vielen Bereichen fehlen. Nach Auffassung des Deutschen Behindertenrates hat das Instrument der Zielvereinbarungen bei der Schaffung von Barrierefreiheit in der Privatwirtschaft bislang keine hinreichende Wirkung entfaltet, da bisher lediglich acht Zielvereinbarungen existieren.

In einem Aktionsplan zur Umsetzung der UN-Behindertenrechtskonvention, der derzeit von der Bundesregierung entwickelt wird und im März 2011 vorgestellt werden soll, müssen die bestehenden Verpflichtungen zur Schaffung von Barrierefreiheit überprüft und weiterentwickelt werden. Beispielsweise besteht seit Dezember 2009 die Verpflichtung für öffentliche und private Bahnunternehmen durch eine EU-Verordnung, barrierefreies Reisen zu ermöglichen. Das Behindertengleichstellungsgesetz und die Gleichstellungsgesetze der Länder fordern schon heute die verbindliche Herstellung von Barrierefreiheit im öffentlichen Raum. Die Umsetzung ist indes oftmals mangelhaft. Auch für private Dienstleister gibt es bereits Regelungen: Nach § 4 Absatz 1 Nummer 2a des Gaststättengesetzes ist fehlende Barrierefreiheit als Versagungsgrund für die Erlaubnis zum Betrieb einer Gaststätte verankert, soweit eine Baugenehmigung für Neu- oder Umbauten nach dem 1. November 2002 eingeholt wurde oder Umbauten nach dem 1. Mai 2002 fertiggestellt wurden, die keine Baugenehmigung erforderten.

Die barrierefreie Gestaltung der räumlichen Umwelt muss nach den Prinzipien „universelles Design“ oder „Nutzen für alle“ vollzogen und alle relevanten gesellschaftlichen Gruppen müssen als Experten in eigener Sache beteiligt werden. Barrierefreiheit nach diesen Prinzipien unterstützt die Nutzung unabhängig von der individuellen Einschränkung und in Wechselwirkung mit bedarfsgerechten Hilfsmitteln. Es wird davon ausgegangen, dass sich die Wirtschaftlichkeit von Maßnahmen zur Schaffung von Barrierefreiheit nicht ausschließlich an der Zahl gegenwärtiger Nutzer orientiert, sondern langfristig wichtige wirtschaftspolitische Impulse erzeugt, die eine nachhaltige Bewirtschaftung öffentlicher und privater Ressourcen insbesondere im demografischen Wandel auslösen. Die Entwicklung von leicht zu handhabenden Produkten bringt Wirtschaft und Gesellschaft insgesamt weiter. Im Rahmen der Kampagne „alle inklusive! Die neue UN-Konvention“ der Beauftragten der Bundesregierung für die Belange behinderter Menschen in der 16. Legislaturperiode wurde zudem die Forderung nach einer Überarbeitung von § 3 Absatz 2 der Arbeitsstättenverordnung geäußert. Darin soll festgeschrieben werden, dass Arbeitsstätten nicht nur dann barrierefrei vorzuhalten sind, wenn ein Unternehmen Menschen mit Behinderung beschäftigt. Vielmehr müssen Arbeitsplätze grundsätzlich so gestaltet werden, dass sie mit geringem Aufwand barrierefrei nutzbar sind, um tatsächliche Chancen von Menschen mit Behinderung am Arbeitsmarkt zu wahren.

Diese Kleine Anfrage dient der Information des Deutschen Bundestages über die Erkenntnisse, Planungen und Aktivitäten der Bundesregierung im Zusammenhang mit dem Komplex Barrierefreiheit, der einen Querschnitt von Politikfeldern und Zuständigkeiten betrifft.

1. Was unternimmt die Bundesregierung, um der Barrierefreiheit eine größere Akzeptanz in Wirtschaft und Gesellschaft zu ermöglichen?

Plant die Bundesregierung dazu Kampagnen/Projekte?

Um Barrierefreiheit auch über den gesetzlich geregelten Bereich hinaus zu gewährleisten, wurde mit dem Behindertengleichstellungsgesetz (BGG) 2002 das

Instrument der Zielvereinbarung geschaffen. Damit von den Möglichkeiten dieses Instruments insgesamt stärker Gebrauch gemacht werden kann, fördert das Bundesministerium für Arbeit und Soziales (BMAS) das „Bundeskompetenzzentrum Barrierefreiheit“ (BKB). Ziel des BKB ist es, Verbände, Unternehmen und weitere Beteiligte organisatorisch, fachlich und juristisch dabei zu unterstützen, konkrete Lösungen für eine barrierefreie Umweltgestaltung zu entwickeln und diese in Zielvereinbarungen nach dem BGG festzuhalten. Das Kompetenzzentrum arbeitet behinderungs- und verbandsübergreifend und ist Ansprechpartner und Anlaufstelle für Menschen mit Behinderung, ihre Verbände, Beauftragte und Beiräte sowie für Vertreterinnen und Vertreter aus Wirtschaft, Politik und Verwaltung. Vom Kompetenzzentrum werden außerdem Öffentlichkeitsarbeit, Sensibilisierungsarbeiten und Qualifizierungsmaßnahmen koordiniert und durchgeführt.

Das Bundesministerium für Familie, Senioren, Frauen und Jugend fördert im Rahmen seines Programms „Baumodelle der Altenhilfe und der Behindertenhilfe“ die Errichtung von Wohngemeinschaften, Heimen und kulturellen Einrichtungen, die sich durch barrierefreie architektonische Lösungen sowohl im Innern als auch bei der Außengestaltung auszeichnen. Auch Projekte zur mobilen Wohnberatung und Kooperationen mit Wohnungsgenossenschaften und Handwerksorganisationen im Bundesprogramm Neues Wohnen zielen darauf ab, Barrieren abzubauen. Die Verbesserung der Barrierefreiheit wird außerdem als Querschnittsthema im Aktionsplan der Bundesregierung zur Umsetzung der UN-Behindertenrechtskonvention berücksichtigt.

Zur Barrierefreiheit am Arbeitsplatz

2. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass eine Änderung des § 3 Absatz 2 der Arbeitsstättenverordnung, wonach Arbeitsplätze grundsätzlich so zu gestalten sind, dass sie mit geringem Aufwand barrierefrei nutzbar sind, die Chancen von Menschen mit Behinderung in der Praxis verbessern würde?

Die Bundesregierung hält eine Änderung des § 3 Absatz 2 der Arbeitsstättenverordnung (ArbStättV) in dem in der Frage genannten Sinne rechtlich für nicht möglich. Die ArbStättV konkretisiert das Arbeitsschutzgesetz hinsichtlich der Maßnahmen, die beim Einrichten und Betreiben von Arbeitsstätten für die Sicherheit und den Gesundheitsschutz der Beschäftigten erforderlich sind. Bereits jetzt ist der Arbeitgeber, der Menschen mit Behinderung beschäftigt, nach § 3 Absatz 2 ArbStättV verpflichtet, Arbeitsstätten so einzurichten und zu betreiben, dass die besonderen Belange dieser Beschäftigten im Hinblick auf Sicherheit und Gesundheitsschutz berücksichtigt werden. Dies gilt insbesondere für die barrierefreie Gestaltung von Arbeitsplätzen sowie von zugehörigen Türen, Verkehrswegen, Fluchtwegen, Notausgängen, Treppen, Orientierungssystemen, Waschgelegenheiten und Toilettenräumen.

3. Beabsichtigt die Bundesregierung, eine entsprechende Änderung von § 3 Absatz 2 der Arbeitsstättenverordnung in den geplanten Aktionsplan zur Umsetzung der UN-Konvention über die Rechte von Menschen mit Behinderungen aufzunehmen?

Die Bundesregierung plant keine Änderung des § 3 Absatz 2 ArbStättV (siehe Antwort zu Frage 2). Im Übrigen stehen die Regelungen in der ArbStättV im Einklang mit den Vorgaben der UN-Behindertenrechtskonvention im Hinblick auf die Sicherheit und den Gesundheitsschutz von Menschen mit Behinderung.

4. Welche weiteren Anstrengungen, wie z. B. Förderprogramme des Bundes, Informationskampagnen oder Kooperationen mit den Industrie- und Handelskammern, wird die Bundesregierung unternehmen, um die barrierefreie Gestaltung von Arbeitsplätzen durch gesetzliche oder untergesetzliche Regelungen zu verbessern bzw. zu erleichtern?

Zur Konkretisierung der Anforderung in § 3 Absatz 2 ArbStättV wird zurzeit im Ausschuss für Arbeitsstätten (ASTA) eine Technische Regel zur Barrierefreiheit am Arbeitsplatz erarbeitet. Mit der Verabschiedung der Technischen Regel durch den ASTA und deren Bekanntmachung im Gemeinsamen Ministerialblatt durch das BMAS ist in der laufenden Beruungsperiode des ASTA zu rechnen.

5. Wo sieht die Bundesregierung die Ursachen dafür, dass das Instrument der Zielvereinbarungen hinsichtlich der Schaffung von Barrierefreiheit in privaten Unternehmen bislang keine hinreichende Wirkung entfaltet hat?

Die Bundesregierung teilt die Erkenntnis, dass vom Instrument der Zielvereinbarung von den Verbänden und der Wirtschaft bislang nur sehr zögerlich Gebrauch gemacht wurde. Das BMAS hat in den Jahren 2007 und 2008 Gespräche mit Vertreterinnen und Vertretern der Verbände und Expertinnen und Experten für Barrierefreiheit geführt, um die bestehenden Probleme zu identifizieren. Dabei wurde aufgezeigt, dass zum einen die Verpflichtungsbereitschaft – insbesondere die der Wirtschaft – verhältnismäßig gering ist und darüber hinaus sowohl bei den Verbänden als auch bei den Unternehmen ein hoher Informationsbedarf bezüglich des Instruments der Zielvereinbarung und dessen praktischer Umsetzung besteht. Es bestand dennoch Einvernehmen, dass das Instrument der Zielvereinbarung grundsätzlich geeignet ist, die Herstellung von Barrierefreiheit voranzubringen. Mit dem Ziel, insbesondere die Behindertenverbände dabei zu unterstützen, dem Instrument des BGG zu stärkerer Wirksamkeit zu verhelfen, fördert das BMAS das „Bundeskompetenzzentrum Barrierefreiheit“. Siehe hierzu auch Antwort zu Frage 1.

6. Welche Schlüsse zieht die Bundesregierung aus dem in der 16. Legislaturperiode erstellten Bericht des Ausschusses für Bildung, Forschung und Technikfolgenabschätzung des Deutschen Bundestages zu den Chancen und Perspektiven behinderungskompensierender Technologien am Arbeitsplatz für die Förderung barrierefreier Arbeitsplätze, und wie wird sie die in dem Bericht aufgezeigten Handlungsoptionen im Rahmen ihrer Zuständigkeit umsetzen?

Moderne Informations- und Kommunikationstechnologien sind Schlüsseltechnologien in einer Vielzahl von Berufen. Der Einsatz spezieller Technologien ist somit auch ein wichtiger Bestandteil für die Verbesserung der Teilhabe von Menschen mit Behinderung am Arbeitsleben. Die damit erreichbare größere Selbstständigkeit der einzelnen Menschen wirkt weit über den Arbeitsmarkt hinaus. Die aktiven Maßnahmen zur Arbeitsmarktpolitik in Deutschland legen dementsprechend einen besonderen Fokus auf die einzelfallbezogene, adäquate Ausstattung von Arbeitsplätzen, ggf. unter dem Einsatz von passgenauen technischen Hilfsmitteln sowie barrierefreier Hard- und Software, die insbesondere auf die Bedürfnisse blinder und sehbehinderter Menschen zugeschnitten sind. Es ist allerdings in erster Linie Aufgabe der Leistungsträger, auf diesem Gebiet über die jeweils neuesten Kenntnisse zu verfügen, um die Leistungen zur Teilhabe adäquat erbringen zu können.

Zur Barrierefreiheit im Gesundheits- und Pflegebereich

7. Wird sich die Bundesregierung im Rahmen ihrer Verantwortung für die Fortentwicklung der Versorgungsstrukturen der gesetzlichen Kranken- und Pflegeversicherung dafür einsetzen, dass der bauliche und auch nicht bauliche barrierefreie Zugang zu Arzt- und Therapiepraxen zukünftig bundesweit einheitlich für die Versicherten gegeben ist?

Wenn ja, wie kann dies im Geschäftsbereich des Bundesministeriums für Gesundheit gefördert werden?

Hinsichtlich der Herstellung von Barrierefreiheit in Arztpraxen wird auf die Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs bei der Bundesministerin für Arbeit und Soziales Hans-Joachim Fuchtel vom 17. Mai 2010 auf die Schriftliche Frage 48 auf Bundestagsdrucksache 17/1812 der Abgeordneten Silvia Schmidt (Eisleben) Bezug genommen. Ergänzend ist darauf hinzuweisen, dass die Versorgung mit Heilmitteln, die als Dienstleistung an Versicherte abgegeben werden, nur von zugelassenen Leistungserbringern erbracht werden darf (§ 124 Absatz 1 des Fünften Buches Sozialgesetzbuch – SGB V). In den Gemeinsamen Empfehlungen der Spitzenverbände der Krankenkassen nach § 124 Absatz 4 SGB V ist hinsichtlich der Zulassungsvoraussetzungen (§ 124 Absatz 2 SGB V) u. a. festgelegt, dass Heilmittelerbringer über eine Praxisausstattung verfügen sollen, die behindertengerecht zugänglich ist, um insbesondere gehbehinderten und Menschen im Rollstuhl einen Zugang ohne fremde Hilfe zu ermöglichen.

8. Wie bewertet die Bundesregierung die Möglichkeit der Pflegestützpunkte, Menschen mit Behinderung eine niedrigschwellige Beratung zu bieten und die örtlichen Leistungserbringer, wie Verwaltung, Kirchengemeinden, gewerbliche Anbieter und bürgerschaftliches Engagement, zu vernetzen?

Die Vorschrift des § 92c des Elften Buches Sozialgesetzbuch (SGB XI) schafft einen allgemeinen Rahmen zur Vernetzung aufeinander abgestimmter pflegerischer und sozialer Angebote. Die Regelung bietet damit Gestaltungsmöglichkeiten auch für niedrigschwellige Beratungen der Menschen mit Behinderung durch die an den Pflegestützpunkten beteiligten – insbesondere durch die nach Landesrecht bestimmten – Stellen.

9. Welche Möglichkeit sieht die Bundesregierung, durch die Umsetzung des Vorschlags für einen neuen teilhabeorientierten Pflegebedürftigkeitsbegriff, wie er seit dem 29. Januar 2009 vorliegt, die Pflege von Menschen mit Behinderung zu verbessern?

Mit der Vorlage des Berichts des Beirates zur Überarbeitung des Pflegebedürftigkeitsbegriffes, dem auch vom Deutschen Behindertenrat zugestimmt wurde, wurden Vorarbeiten für die Überarbeitung des Pflegebedürftigkeitsbegriffes in der Pflegeversicherung geleistet. Der neue Pflegebedürftigkeitsbegriff beinhaltet einen Paradigmenwechsel: weg von der Defizitbetrachtung bei den im Gesetz definierten Verrichtungen hin zur Feststellung des Grades der Selbständigkeit bei der Durchführung von Aktivitäten oder Gestaltung von Lebensbereichen.

Auch der Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und FDP vom 26. Oktober 2009 unterstreicht die Bedeutung einer „neuen, differenzierteren Definition der Pflegebedürftigkeit“, weist auf bestehende Ansätze hin und betont zugleich, dass ein Neuansatz hinsichtlich seiner finanziellen Auswirkungen auf die Pflegeversicherung und auf den Zusammenhang mit anderen Leistungssystemen hin überprüft werden muss. Mit Bezug auf diese Gesichtspunkte und die Beiratsvorschläge bedarf es noch der Klärung einer Reihe von Kernfragen, um den Anpassungsbedarf im SGB XI sowohl im Detail als auch im Hinblick auf die grundlegende Ausrichtung genauer umreißen zu können.

Zur Barrierefreiheit im Wohnumfeld

10. Welche Maßnahmen plant die Bundesregierung, um bei Studium und Ausbildung von Architektinnen und Architekten und Ingenieurinnen und Ingenieuren dafür zu sorgen, dass barrierefreies Bauen zur Norm sowohl für den privaten als auch den öffentlichen Bereich wird und nicht länger die Ausnahme bleibt?

Aus- und Fortbildung dieser Berufsgruppen sind Aufgabe der Hochschulen, Kammern und Verbände. Das zuständige Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung wird darauf hinwirken, die Aus- und Fortbildung im Bereich des barrierefreien Bauens zu Programmschwerpunkten zu machen. Die stärkere Befassung der relevanten Berufsgruppen mit dem Thema Barrierefreiheit ist aus Sicht einer zukunftsgerichteten und nachhaltigen Politik für eine älter werdende Gesellschaft wünschenswert. Erste Erfahrungen, die durch Kooperationen im Rahmen des Bundesmodellprogramms Neues Wohnen bereits gewonnen wurden, sollen schrittweise ausgebaut werden. Dies gilt etwa für das von Studentinnen und Studenten der Hochschule für Technik in Stuttgart entwickelte Ausstellungsprojekt „Raumwandel: Zu Hause wohnen – komfortabel und variabel“, das innovative barrierefreie Lösungen aufzeigt. Im Projekt Kompetenznetzwerk Wohnen wurde unter Mitarbeit von Architekten und Ingenieuren zudem der Entwurf eines Curriculums für Wohnberaterinnen und Wohnberater erarbeitet.

11. Welche Möglichkeiten sieht die Bundesregierung, die steuerliche und finanzielle Unterstützung bei Baumaßnahmen an die Erfüllung der Barrierefreiheit zu knüpfen?

Mit dem Programm „Altersgerecht Umbauen“ wird eine weitgehende Barrierefreiheit angestrebt. Technische Mindestanforderungen auf der Grundlage der DIN 18040 (Entwurf) sorgen für die Nachhaltigkeit der geförderten Maßnahmen. Sie gewährleisten, dass ältere Menschen auch im Falle von Mobilitätseinschränkungen oder Menschen mit Behinderung ein selbständiges Leben in vertrauter Umgebung führen können. Die Steuerermäßigung für Aufwendungen bei Inanspruchnahme von Handwerkerleistungen für Renovierungs-, Erhaltungs- und Modernisierungsmaßnahmen in privaten Selbstnutzer- und Mieterhaushalten (§ 35a Absatz 3 des Einkommensteuergesetzes) schließt Maßnahmen zur Beseitigung von Barrieren im Wohnbereich ein. Begünstigt sind die Arbeitskosten. Die Steuerermäßigung beträgt im Veranlagungszeitraum auf Antrag 20 Prozent der Aufwendungen des Steuerpflichtigen, höchstens 1 200 Euro. Es handelt sich um einen Abzug von der Steuerschuld. Zum Abbau von Barrieren im Wohnumfeld stellt der Bund den Ländern und Gemeinden durch Städtebauförderungsprogramme Finanzhilfen zur Verfügung, über die jährlich eine Verwaltungsvereinbarung zwischen Bund und Ländern abgeschlossen wird. In der Präambel zu dieser Verwaltungsvereinbarung ist seit 2007 verankert, dass die Finanzhilfen im Rahmen der integrierten Stadtentwicklung auch zur barrierefreien Gestaltung des Wohnumfeldes in den Förderquartieren eingesetzt werden können.

12. Welche positiven Folgen für die Wirtschaft sieht die Bundesregierung durch Umbaumaßnahmen für die Barrierefreiheit im Altbaubestand?

Ist die Bundesregierung bereit, hierfür ein Anschubprogramm aufzulegen?

Die Ausweitung des Angebotes an altersgerechten, barrierefreien oder barriere-reduzierten Wohnungen sowie entsprechende Investitionen in Wohnumfeld und Infrastruktur sind wichtige Anliegen der Wohnungs- und Stadtentwicklungspolitik. Die Bundesregierung unterstützt daher private Wohnungseigentümer und

Wohnungswirtschaft bei der alters- und behindertengerechten Anpassung von bestehenden Wohngebäuden mit dem Programm „Altersgerecht Umbauen“. Seit April 2009 erfolgt eine Förderung durch zinsverbilligte Darlehen und seit Mai 2010 durch Zuschüsse insbesondere für selbstnutzende Wohnungseigentümer. Seit Programmbeginn im April 2009 sind bis Ende Juni 2010 Darlehen in Höhe von rd. 322 Mio. Euro für barriere-reduzierende Maßnahmen bzw. Maßnahmenbündel in rd. 25 600 Wohnungen zugesagt worden. Auch bei der am 1. Mai 2010 gestarteten Zuschusskomponente, die insbesondere selbstnutzende Wohnungseigentümer motiviert, rechtzeitig in altersgerechte Umbaumaßnahmen zu investieren, ist eine hohe Inanspruchnahme zu verzeichnen. In zwei Monaten hat die KfW Bankengruppe Zuschüsse in Höhe von insgesamt 635 000 Euro für ein Investitionsvolumen von rd. 12,7 Mio. Euro zugesagt.

13. Wie bewertet die Bundesregierung den Vorschlag, das Programm der KfW Bankengruppe zum altengerechten Umbau des Wohnraumbestandes, angesichts des in Zukunft weiter wachsenden und derzeit nicht einmal annähernd gedeckten Bedarfs, deutlich aufzustocken, und wie wird die Bundesregierung trotz Haushaltskonsolidierung die barrierefreie und barrierearme Wohnraummodernisierung weiter fördern?

Gemäß Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und FDP wird die Bundesregierung das Programm weiterentwickeln. Dazu dienen u. a. 20 Modellvorhaben, die bis Ende 2012 Lösungen zum Abbau von Barrieren im Bestand und im Wohnumfeld analysieren sowie Beratungs- und Moderationsangebote für den altersgerechten Umbau erweitern werden. Zudem sollen die Erfahrungen aus den Modellvorhaben in die Erarbeitung von Empfehlungen zur Weiterentwicklung der Förderinstrumente einfließen. Über die Fortführung des Programms und seine finanzielle Ausstattung wird im Rahmen der Haushaltsaufstellungen für die einzelnen Jahre zu verhandeln sein.

14. Welche Maßnahmen staatlicher Förderung bestehen in anderen EU-Staaten, die als Vorbild in Deutschland dienen können?

Eine Übersicht staatlicher Fördermaßnahmen in anderen EU-Staaten zur Herstellung von Barrierefreiheit liegt der Bundesregierung nicht vor.

15. Gibt es Berechnungen zu den möglichen Einspareffekten insbesondere für die Pflegeversicherung durch die öffentliche Förderung von Umbaumaßnahmen zu barrierearmen Wohnungen?

Derartige Berechnungen liegen der Bundesregierung nicht vor, weshalb sich der finanzielle Entlastungseffekt nicht quantifizieren lässt. Allerdings sind Umbaumaßnahmen zur Verbesserung der Barrierefreiheit von Wohnungen oft eine wichtige Voraussetzung für den Verbleib von pflegebedürftigen Menschen in ihrer eigenen Wohnung. Die Pflegeversicherung hat im Jahr 2009 rd. 93 Mio. Euro für Zuschüsse zu entsprechenden wohnumfeldverbessernden Maßnahmen ausgegeben. Damit konnte sicherlich in vielen Fällen eine teurere Heimunterbringung vermieden werden.

16. Welche Auffassung vertritt die Bundesregierung bezüglich der Kritik von Behindertenverbänden an der Begrenzung des Basisausgleichs für Mobi-

litätshilfen (gemäß der Hilfsmittelliste nach § 139 des Fünften Buches Sozialgesetzbuch) auf das Wohnumfeld?

Die entsprechende Beschränkung der Leistungspflicht der gesetzlichen Krankenversicherung für Mobilitätshilfen geht auf die Rechtsprechung des Bundessozialgerichts (BSG) zurück. Die Bundesregierung hält die vom BSG entwickelten Grundsätze für die Versorgung mit Hilfsmitteln zum mittelbaren Behinderungsausgleich für sachgerecht. Es ist nicht Aufgabe der Krankenkassen, sämtliche direkten und indirekten Folgen einer Behinderung auszugleichen. Dies würde die gesetzliche Krankenversicherung überfordern.

17. Wie wird die Bundesregierung den Abschluss von Zielvereinbarungen als Ergänzung oder Vorstufe von gesetzlichen Regelungen durch private Dienstleister vorantreiben?

Siehe Antwort zu Frage 1.

18. Welche Gründe führen nach Auffassung der Bundesregierung dazu, dass die DIN-Norm 18040-3 vorerst zurückgestellt wurde, und wie schätzt die Bundesregierung diese Norm fachlich ein?

Während der Erarbeitung der Entwürfe zu DIN 18040-1 „Barrierefreies Bauen – Öffentlich zugängliche Gebäude“ und DIN 18040-2 „Barrierefreies Bauen – Wohnungen“ von 2007 bis 2009 wurde die DIN 18040-3 „Barrierefreies Bauen – Öffentliche Verkehrsanlagen“ zunächst zurückgestellt. Um diesen Bereich, dem die Bundesregierung einen hohen Stellenwert beimisst, nun ebenfalls abzudecken, hat das Deutsche Institut für Normung e. V. im Juli 2009 beschlossen, die DIN 18024-1 „Barrierefreies Bauen – Straßen, Plätze, Wege, öffentliche Verkehrs- und Grünanlagen sowie Spielplätze“ zu überarbeiten. Der für die Überarbeitung gebildete Arbeitskreis hat in diesem Jahr bereits zweimal getagt; ein zügiger Abschluss der Überarbeitung wird angestrebt.

19. Wie setzt sich die Bundesregierung dafür ein, dass die Barrierefreiheit als verbindliches Kriterium bei der Gestaltung von Verkehrsanlagen auf der Grundlage diverser technischer Regelwerke berücksichtigt wird?

Die Schaffung von Barrierefreiheit umfasst eine Vielzahl von Maßnahmen, die für die unterschiedlichen Verkehrsträger in verschiedenen Regelwerken festgeschrieben sind. Auf Grund von § 2 Absatz 1 Satz 2 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung sind außer den Vorschriften der Verordnung die anerkannten Regeln der Technik anzuwenden. Diese umfassen neben den Normen (ISO, EN, DIN) auch das Regelwerk der Eisenbahnen für die Gestaltung von Verkehrsanlagen (Konzernrichtlinie 813).

Die Technischen Regelwerke für Planung und Bau von Straßen werden im Auftrag der Bundesregierung von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) erarbeitet und kontinuierlich fortgeschrieben. Für den Bereich der Bundesfernstraßen bilden diese die Grundlage für Planung und Bau. Bei Landes-, Kreis- oder Gemeindestraßen liegt die Verantwortung für ihre Anwendung bei den zuständigen Straßenbaulastträgern. Die Technischen Regelwerke müssen sich in den durch gesetzliche Regelungen vorgegebenen Rahmen einpassen. Dementsprechend werden bei der Überarbeitung neue oder zwischenzeitlich novellierte Gesetze, Normen etc. berücksichtigt. Die Berücksichtigung der Belange behinderter Menschen und von Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigung wird, den gesetzlichen Vorgaben entsprechend, bei der Regelwerkserar-

beitung durch die FGSV insbesondere mit einem eigenen Arbeitskreis „Barrierefreie Verkehrsanlagen“ sichergestellt. Auch bei der Neufassung der Richtlinien für Lichtsignalanlagen (RiLSA) aus dem Jahr 1992, die 2010 veröffentlicht wurden, ist dies der Fall: Das Behindertengleichstellungsgesetz hat ebenso wie die DIN 18024-1 eine wesentliche Grundlage bei der Überarbeitung gebildet. In den RiLSA wird vielfach auf die Belange mobilitäts- und sehbehinderter Personen eingegangen, von den grundsätzlichen Kriterien für den Einsatz von Lichtsignalanlagen, der Signalprogrammstruktur, der Ausstattung mit akustischen oder anderen geeigneten Zusatzeinrichtungen bis hin zu speziellen Aspekten wie der Grünpfeil-Regelung.

Das Ziel der Barrierefreiheit an Flughäfen ist gesetzlich verankert. Gemäß § 19d des Luftverkehrsgesetzes haben Unternehmer von Flughäfen für eine gefahrlose und leicht zugängliche Benutzung von allgemein zugänglichen Flughafenanlagen, Bauwerken, Räumen und Einrichtungen durch Fluggäste Sorge zu tragen. Dabei sind die Belange von Menschen mit Behinderung und mit Mobilitätsbeeinträchtigung besonders zu berücksichtigen, mit dem Ziel, Barrierefreiheit zu erreichen.

20. Setzt sich die Bundesregierung dafür ein, dass bei der kontinuierlichen Überarbeitung der technischen Regelwerke die Bedürfnisse behinderter Menschen ein verbindliches Kriterium darstellen, und wie sind die Richtlinien für Lichtsignalanlagen (RiLSA 1992) im Hinblick auf die Bedürfnisse für blinde und sehbehinderte Menschen überarbeitet worden?

Auf die Antwort zu Frage 19 wird verwiesen.

Zur Barrierefreiheit im Verkehrswesen

21. Welche Defizite sieht die Bundesregierung bei den nach § 2 Absatz 3 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) von den Verkehrsunternehmen vorzulegenden Programmen zur Herstellung von Barrierefreiheit?

Umfassende Barrierefreiheit lässt sich nur schrittweise herstellen. Die erreichbaren Verbesserungsmaßnahmen sind an ihrem Wirkungsgrad und der Nutzbarkeit für möglichst viele Betroffene zu orientieren. Die Kriterien für Maßnahmen zur barrierefreien Gestaltung richten sich nach den jeweiligen besonderen Verhältnissen. Nach dem erklärten Willen des Gesetzgebers ist den Eisenbahnen ein Handlungsspielraum darüber belassen, wie und wann die gesetzliche Zielbestimmung erreicht wird. Die Deutsche Bahn AG (DB AG) hat die entsprechenden Vorgaben in ihrem Programm nach § 2 Absatz 3 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung bereits im Jahr 2005 dargelegt. Es ist vorgesehen, dieses Programm im Jahr 2010 fortzuschreiben.

Bei den nichtbundeseigenen Eisenbahnen (NE), die Personenverkehr betreiben und gemäß § 5 Absatz 1e Nummer 4 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes der Aufsicht des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA) unterliegen, haben 16 NE jeweils ein mit Behindertenverbänden abgestimmtes Programm erstellt. Diese Programme wurden an das zuständige Zielvereinbarungsregister weitergeleitet. Weitere 17 Unternehmen sind mit der Erarbeitung dieser Programme beschäftigt oder befinden sich in der Abstimmung mit Behindertenverbänden. Für 45 NE wird derzeit geprüft, ob eine Ausnahme im Sinne des § 2 Absatz 3 Satz 6 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung zugelassen werden kann. Von elf Unternehmen liegen keine Rückmeldungen vor. Hier prüft das EBA, ob diese Unternehmen gewerblich tätig sind, und wird ggf. die Erstellung der Programme mit verwaltungsrechtlichen Mitteln durchsetzen.

22. Plant die Bundesregierung, bei der anstehenden Novelle des Personenbeförderungsgesetzes, weitergehende Regelungen zur Barrierefreiheit zu verankern, und wenn ja, welche?

Nach § 8 des Personenbeförderungsgesetzes hat der Nahverkehrsplan die Belange von Menschen mit Behinderung und mit Mobilitätsbeeinträchtigung mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs eine möglichst weitreichende Barrierefreiheit zu erreichen. Im Hinblick auf die Zuständigkeit der Länder für Planung, Organisation und Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs sind daneben keine weiteren bundesrechtlichen Regelungen geplant.

23. Welche Erkenntnisse liegen der Bundesregierung hinsichtlich des Anteils an barrierefreien Fernbahnhöfen vor?

Barrierefreiheit umfasst eine Vielzahl von Maßnahmen für mobilitätseingeschränkte Personen, blinde oder sehbehinderte Personen sowie hörbehinderte Personen. Maßnahmen für die einzelnen Teilmerkmale sind im Programm der DB AG dargestellt. Eine statistische Auswertung der Zielerfüllung dieser einzelnen Teilmerkmale nach Bahnhofskategorien liegt nicht vor. Ein wichtiger Teilaspekt der Barrierefreiheit für die große Personengruppe der mobilitätseingeschränkten Personen sowie für Personen mit Kinderwagen, Gepäck oder Fahrrädern ist die stufenfreie Erreichbarkeit der Bahnsteige. Nach Mitteilung der DB Station&Service AG sind bei 68 Prozent aller Verkehrsstationen, in denen Fernverkehrszüge halten, sämtliche Fernverkehrsbahnsteige stufenfrei erreichbar. Im Jahr 2009 waren in Stationen mit mehr als 1 000 Reisenden je Tag 73 Prozent der für die Verkehrsabwicklung genutzten Bahnsteige stufenfrei erreichbar.

24. Wird die Bundesregierung sich dafür einsetzen, dass bei der Fortschreibung des Programms der Deutschen Bahn AG zur Barrierefreiheit künftig auch Bahnhöfe umfassend barrierefrei (Bau von Aufzügen oder langen Rampen) zu gestalten sind, die eine geringere Reisendenfrequenz vorweisen können als die bisher vereinbarten 1 000 Personen täglich?

Wenn ja, wie?

Wenn nein, warum nicht?

Auch bei Verkehrsstationen mit weniger als 1 000 Reisenden je Tag wird grundsätzlich die Herstellung der Barrierefreiheit angestrebt. Lediglich kostenintensive Ausbaumaßnahmen, wie der Bau von Aufzügen oder langer Rampenbauwerke zusätzlich zu Treppen, werden nur bei besonderem Bedarf (z. B. Behinderteneinrichtung vor Ort) umgesetzt. Unter Anwendung dieses Kriteriums werden rund zwei Drittel aller Bahnhöfe stufenfrei erschlossen und für 95 Prozent der Reisenden Verbesserungen erreicht. In dem Zusammenhang ist außerdem zu beachten, dass vielfach eine andere, bereits stufenfrei gestaltete Bahnstation in angemessener Entfernung zur Verfügung steht. Für das verbleibende Drittel der Stationen, die lediglich 5 Prozent des Reisendenaufkommens ausmachen, sind im Zuge fälliger Erneuerungen kostengünstigere Lösungen zu suchen, um die Wirtschaftlichkeit des Betriebs dieser Stationen nicht in Frage zu stellen.

25. Wie setzt sich die Bundesregierung dafür ein, dass im Nahverkehr grundsätzlich ein spontanes Reisen sichergestellt wird, insbesondere, wenn das Fahrzeug über eine fahrzeuggebundene Einstiegshilfe verfügt aber kein Zugbegleiter im Zug ist, der diese bedienen könnte, damit behinderte

Reisende nicht bis um 12 Uhr des Vortages ihre Reise bei der Mobilitäts-servicezentrale anmelden müssen?

Die Lösung dieses Problems ist unternehmerische Aufgabe der Eisenbahnverkehrsunternehmen. Bei bestimmten Triebwagen ohne Zugbegleiter werden die fahrzeuggebundenen Einstiegshilfen vom Triebfahrzeugführer bedient. Im Übrigen wird auf die Zuständigkeit der Länder für den Schienenpersonennahverkehr und die Entscheidung des Ausschusses für Wahlprüfung, Immunität und Geschäftsordnung des Deutschen Bundestages zur Abgrenzung der Zuständigkeiten Bund/Deutsche Bahn AG/Länder infolge der Bahnreform (Anlage 1 zur Bundestagsdrucksache 13/6149 vom 18. November 1996) hingewiesen.

26. Wie steht die Bundesregierung den Forderungen der Behindertenverbände gegenüber, die Spezifikationen TSI PRM (Technische Spezifikationen für die Interoperabilität Personen mit eingeschränkter Mobilität betreffend) unter Einbeziehung der Behindertenverbände grundlegend zu überarbeiten und Standards zur Barrierefreiheit zu verankern?

Die technische Spezifikation für die Interoperabilität bezüglich „eingeschränkt mobiler Personen“ im konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystem und im transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystem (TSI PRM) enthält eine Vielzahl von Vorschriften, um die Vorkehrungen zu harmonisieren, die für eingeschränkt mobile Personen getroffen werden, die als Fahrgäste in diesen Eisenbahnsystemen reisen. Sie bieten diesem Nutzerkreis im gesamten transeuropäischen Netz einen Zugang auf ähnlichem Niveau. Erwägungsgrund 14 der Entscheidung der Kommission vom 21. Dezember 2007 über diese TSI (ABl. L 64/72 vom 7.3.2008) sieht eine Überarbeitung auf Grund der Entwicklung der Technik wie auch der betrieblichen, sicherheitstechnischen oder gesellschaftlichen Anforderungen unter Einbeziehung der Interessenvertretungen eingeschränkt mobiler Personen vor. Eine solche Überarbeitung wird von der Bundesregierung begrüßt.

27. Wie wird die Bundesregierung bei der Überprüfung der Gemeindeverkehrsfinanzierung bis Ende 2013 die den Ländern zugewiesenen Finanzierungsmittel so anpassen, dass die Länder in die Lage versetzt werden, einen höheren Standard bei den Verkehrsleistungen (wie zum Beispiel die Schaffung barrierefreier Lösungen) bestellen und bezahlen zu können?

Die Sicherung der Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs und des kommunalen Straßenbaus sind wichtige Zukunftsaufgaben. Nach Artikel 143c Absatz 3 Satz 1 des Grundgesetzes überprüfen Bund und Länder bis 2013, in welcher Höhe die den Ländern zugewiesenen Finanzierungsmittel zur Aufgabenerfüllung der Länder noch angemessen und erforderlich sind. Um angesichts der langen Planungs- und Investitionszyklen Planungssicherheit zu gewähren, sieht die Koalitionsvereinbarung vor, über die Höhe der Finanzausstattung in der Mitte dieser Legislaturperiode zu entscheiden. Inwieweit die Länder die ihnen ab 2014 zur Verfügung stehenden Mittel zur Schaffung barrierefreier Lösungen einsetzen, haben diese nach der Kompetenzverteilung des Grundgesetzes selbst zu entscheiden.

28. Wie unterstützt die Bundesregierung die gesamte Reisekette (von der Buchung über Dienstleistungen am Bahnhof und in der Bahn, der Gepäcklogistik, dem Ein-, Um- und Aussteigen bis hin zur Kooperation mit ande-

ren Verkehrsträgern), um Mobilität von behinderten Bahnreisenden weitestgehend zu gewährleisten?

Dies ist Aufgabe der beteiligten Eisenbahnverkehrsunternehmen. Eine Übersicht der in diesem Zusammenhang bestehenden Hilfen und Informationsmaterialien der DB AG ist im Internet veröffentlicht: www.bahn.de/p/view/service/barrierefrei/barrierefrei_uebersicht.shtml.

Im Rahmen des Forschungsschwerpunktes „Mobile elektronische Informations- und Serviceleistungen für den Verkehrsteilnehmer im 21. Jahrhundert“ versucht das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung gemeinsam mit dem Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie, die notwendigen Voraussetzungen für eine „Tür-zu-Tür-Information“ mit Hinweisen zur Barrierefreiheit zu schaffen.

29. Wie ist der derzeitige Stand der Umsetzung der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 und der Vorschriften der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung zur Barrierefreiheit auf Bahnhöfen in Deutschland?

Bei wie vielen und welchen Bahnhöfen ist die Barrierefreiheit bereits umgesetzt, findet eine barrierefreie Umrüstung in diesem Jahr statt, und wie viele und welche Bahnhöfe werden erst ab 2011 umgebaut?

Auf die Antworten der Bundesregierung auf die Kleinen Anfragen zu barrierefreien Bahnhöfen in den einzelnen Bundesländern (Bundestagsdrucksachen 16/14096 bis 16/14111) wird verwiesen.

30. Setzt sich die Bundesregierung dafür ein, Barrierefreiheit zu einem Förderkriterium für Fördermittel des Bundes zu machen?

Wenn ja, wie?

Wenn nein, warum nicht?

Die Bundesregierung sieht in der Schaffung bzw. Verbesserung der Barrierefreiheit ein wichtiges Anliegen. Für den Bereich Verkehr verlangt § 8 Absatz 2 des Behindertengleichstellungsgesetzes eine barrierefreie Gestaltung nach Maßgabe der einschlägigen Rechtsvorschriften des Bundes. Inwieweit Barrierefreiheit ein geeignetes Förderkriterium bei der Ausreichung von Fördermitteln des Bundes sein kann, lässt sich nicht allgemein beantworten, sondern unterliegt einer individuellen Beurteilung, bei der die Eigenheiten des jeweiligen Förderprogramms zu beachten sind. Das Bundesministerium für Familie, Senioren, Frauen und Jugend macht es bei den Förderungen im Rahmen des Programms „Baumodelle der Altenhilfe und der Behindertenhilfe“ zur Auflage, barrierefreie Standards in und an den geförderten Gebäuden – Heime, Wohngemeinschaften und soziokulturelle Einrichtungen – umzusetzen. Bei dem Wettbewerb zu dem aktuellen Programm „Wohnen für (Mehr)Generationen – Gemeinschaft stärken, Quartier beleben“ war die Barrierefreiheit ausdrücklich Bewerbungs- und Teilnahmevoraussetzung.

31. Wie ist der derzeitige Umsetzungsstand des durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung in Auftrag gegebene Projekt „Barrierefreiheit im öffentlichen Verkehrsraum für seh- und hörgeschädigte Menschen“ aus dem Jahr 2008?

Das Forschungsvorhaben „Barrierefreiheit im öffentlichen Raum für seh- und hörgeschädigte Menschen“ ist abgeschlossen. Ziel des Forschungsvorhabens war es, Barrieren im öffentlichen Raum für seh- und hörgeschädigte Menschen

zu erfassen und konkrete Lösungsvorschläge zum Abbau von Barrieren aufzuzeigen. Diese orientieren sich an dem Prinzip eines „Designs für alle“. Die Lösungen tragen gesamtplanerischen Rahmenbedingungen wie rechtlichen Vorgaben, Anforderungen aller Nutzer des öffentlichen Raums, wirtschaftlichen Gesichtspunkten und architektonisch-gestalterischen Belangen Rechnung. Vorgeschlagene Lösungen werden anhand konkreter Positiv-Beispiele veranschaulicht. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat die Ergebnisse des Forschungsvorhabens 2008 in der von ihm herausgegebenen Reihe „direkt“ als Heft Nr. 64 veröffentlicht und bietet so den an der Gestaltung des öffentlichen Verkehrsraums beteiligten Akteuren – zu nennen sind insbesondere Planungs- und Ingenieurbüros, Verwaltungen in Ländern, Städten und Gemeinden sowie Behindertenbeiräte und -verbände – nützliche Anregungen zur Erreichung einer möglichst weitgehenden Barrierefreiheit.

32. Welche Aktivitäten hat die Bundesregierung entfaltet, um die an der zivilen Luftfahrt beteiligten Fluggesellschaften, Kabinenausstatter, Flughäfen und Reiseunternehmen für eine verstärkte Berücksichtigung von Barrierefreiheit im Luftverkehr zu sensibilisieren?

Die Bundesregierung verfolgt grundsätzlich eine Politik, die die Belange der mobilitätseingeschränkten Menschen berücksichtigt. Im Rahmen dessen führt die Bundesregierung regelmäßig Gespräche mit den an der zivilen Luftfahrt beteiligten Fluggesellschaften, Kabinenausstattern, Flughäfen und Reiseunternehmen. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat zuletzt im Rahmen einer Informationsveranstaltung im Herbst 2008 die betroffenen Verbände und Unternehmen über die Verpflichtungen und Auswirkungen der Verordnung (EG) Nr. 1107/2006 informiert.

Der Beauftragte der Bundesregierung für die Belange behinderter Menschen hat auch in diesem Jahr die Internationale Luft- und Raumfahrt ausstellung (ILA) in Berlin-Schönefeld als Plattform für eine Fachkonferenz genutzt. Die Konferenz beschäftigte sich mit der Frage, wie die Luftfahrt- und Reiseunternehmen die große Zielgruppe mobilitätseingeschränkter Menschen gewinnen, dabei allen Reisenden mehr Komfort bieten und trotzdem gewinnorientiert operieren können. Die Teilnahme von Unternehmen wie Airbus, Air Berlin, Deutsche Lufthansa AG und ÖGER TOURS GmbH auf der Fachkonferenz zeigte das Interesse der Branche am barrierefreien Luftverkehr und dem Expertenwissen der Menschen mit Behinderung. Diese Zusammenarbeit wird vertieft, um weitere Fortschritte zu erzielen.

33. Wie und mit welchen Maßnahmen wird die Verordnung (EG) Nr. 1107/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. Juli 2006 über die Rechte von behinderten Flugreisenden und Flugreisenden mit eingeschränkter Mobilität zum Beispiel beim Bau des Airport Berlin Brandenburg International BBI umgesetzt?

Die Flughafenplanung und der Flughafenausbau sind Angelegenheiten der Länder, die sie im Auftrag des Bundes wahrnehmen (§ 31 Absatz 2 des Luftverkehrsgesetzes). Für die Planungen des Flughafens Berlin Brandenburg International ist das Land Brandenburg zuständig. Dieses teilte auf Anfrage mit, dass gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1107/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. Juni 2006 beim Flughafenausbau die entsprechenden Vorkehrungen zur Herstellung der Barrierefreiheit auf Flughäfen eingeplant und im Rahmen der Baugenehmigungsverfahren berücksichtigt werden. Im Hinblick auf die Anforderungen des § 19d des Luftverkehrsgesetzes hat die zuständige Planfeststellungsbehörde eine Auflage zur Berücksichtigung der Belange der mobilitätsein-

geschränkten Menschen in den Planfeststellungsbeschluss für den Ausbau des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld aufgenommen. Darüber hinaus wurde im Rahmen des Planfeststellungsbeschlusses zum Ausbau des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld vom 13. August 2004 das Behindertengleichstellungsgesetz berücksichtigt mit dem Ziel, Barrierefreiheit zu gewährleisten. Sofern es sich um Maßnahmen für Behinderte im Rahmen von Hochbaumaßnahmen handelt, werden diese hinsichtlich der Erfüllung der Verordnungsregelungen von den Behörden der unteren Bauaufsicht überprüft.

34. Wird die Bundesregierung sich dafür einsetzen, dass Rollstuhlfahrerinnen und Rollstuhlfahrer im Flughafenbereich grundsätzlich ununterbrochen ihren eigenen Rollstuhl nutzen können und nicht flughafen- oder Airline-eigene Rollstühle nutzen müssen?

Die Bundesregierung steht dem Bestreben von Rollstuhlfahrerinnen und -fahrern, den eigenen Rollstuhl durchgängig nutzen zu können, grundsätzlich positiv gegenüber. Organisatorische Abläufe und insbesondere Sicherheitsanforderungen bedingen, dass in bestimmten Situationen flughafen- oder airlineeigene Rollstühle zu nutzen sind. Aufgrund der langen Lebensdauer vorhandener und vor Inkrafttreten der Verordnung (EG) Nr. 1107/2006 oder des Behindertengleichstellungsgesetzes noch nicht vollständig barrierefrei konzipierter Flughäfen oder Flugzeugkabinen ist der notwendige Umgestaltungsbedarf nur schrittweise realisierbar.

35. Wie wird die Bundesregierung sich dafür einsetzen, dass verbindliche Bestimmungen auf europäischer Ebene die barrierefreie Zugänglichkeit von Diensten, die Nichtdiskriminierung und die Unterstützung von Personen mit Behinderungen oder eingeschränkter Mobilität im Bereich der See- und Binnenschifffahrt gewährleistet werden?

Die Bundesregierung unterstützt grundsätzlich die Absicht, Fahrgastrechte zu fördern, insbesondere auch im Hinblick auf mobilitätsbeeinträchtigte Personen. Die Bundesregierung hat in den letzten zwei Jahren intensiv an den Beratungen über die Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Fahrgastrechte im See- und Binnenschiffsverkehr und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 2006/2004 über die Zusammenarbeit zwischen den für die Durchsetzung der Verbraucherschutzgesetze zuständigen nationalen Behörden mitgewirkt. Am 5. Juli 2010 hat das Europäische Parlament den Gemeinsamen Standpunkt des Rates in der durch Änderungsanträge modifizierte Fassung angenommen. Innerhalb der Frist von 24 Monaten nach Verkündung der Verordnung wird die Bundesregierung ergänzende gesetzliche Regelungen zur Ausführung und Durchsetzung dieser Verordnung vorschlagen. Soweit durch die Verordnung Verpflichtungen der Häfen begründet werden, obliegt die weitere Umsetzung den zuständigen Ländern. Die für die Binnenschifffahrt zuständigen Organisationen haben sich der Thematik intensiv gewidmet. Als erstes internationales Gremium hat die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) im Jahr 2005 Vorschriften im Interesse von Menschen mit Behinderung verabschiedet. Identische Bestimmungen wurden durch die Europäische Union in der Richtlinie 2006/87/EG zu den technischen Anforderungen an Binnenschiffe festgelegt. Im Bereich der Seeschifffahrt hat die Bundesregierung Artikel 8 der Richtlinie 2009/45/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über Sicherheitsvorschriften und -normen für Fahrgastschiffe, der Sicherheitsanforderungen für Personen mit eingeschränkter Mobilität regelt, fristgerecht umgesetzt.

Zur Barrierefreiheit im Tourismus

36. Wie viele Zielvereinbarungen zwischen Verbänden und Unternehmen konnten mit Unterstützung des Bundeskompetenzzentrums Barrierefreiheit (BKB) seit dem Bestehen der Institution getroffen werden und mit wie vielen Partnern steht das BKB derzeit in Verhandlungen?

Das Bundeskompetenzzentrum Barrierefreiheit e. V. (BKB) besteht seit dem 2. Juli 2009. Im Jahr 2009 konnte das BKB 13 Projekte auf den Weg bringen. Diese Projekte leisteten wichtige Vorarbeiten für mögliche Zielvereinbarungsverhandlungen zwischen Behindertenverbänden und Unternehmen oder Unternehmensverbänden. Für das laufende Jahr sind bislang 17 Projekte bestätigt. Alle Projekte sollen dazu beitragen, die gestaltete Umwelt so zu verändern, dass Menschen mit Behinderung in gleicher Weise am gesellschaftlichen Leben teilhaben können wie Menschen ohne Behinderung. Viele der Projekte sollen auch zur Aufnahme von Zielvereinbarungsverhandlungen führen. Einen Überblick zu den Verhandlungspartnern liefert auch die Webseite des BKB unter www.barrierefreiheit.de/projekte.

37. Welche Anstrengungen unternimmt die neue Bundesregierung zur Umsetzung der tourismuspolitischen Leitlinien aus der letzten Legislaturperiode unter besonderer Berücksichtigung der Thematik „Barrierefreiheit“, besonders im Hinblick auf die Annahme des Antrags „Barrierefreien Tourismus weiter fördern“ (Bundestagsdrucksache 16/12101)?

Die tourismuspolitischen Leitlinien der Bundesregierung sehen vor, das Ziel der Barrierefreiheit als Querschnittsaufgabe in allen Politikbereichen stärker zu verankern. Dafür wird sich die Bundesregierung mit Nachdruck einsetzen. Sie fördert kontinuierlich Projekte der Nationalen Koordinationsstelle Tourismus für Alle e. V. (NatKo). Die Zahl der behindertenfreundlichen und behindertengerechten touristischen Angebote steigt deutlich an. Auch viele private Anbieter berücksichtigen bei Ausbau und Modernisierung von Hotels, Freizeiteinrichtungen usw. die Anforderungen der Barrierefreiheit. Die von der Bundesregierung in Auftrag gegebene Studie „Barrierefreier Tourismus für alle in Deutschland – Erfolgsfaktoren und Maßnahmen zur Qualitätssteigerung“ (2008) hat eine Bestandsanalyse vorgenommen und Handlungsempfehlungen herausgearbeitet. Viele in der Tourismusplanung tätige Akteure haben den Handlungsbedarf erkannt und setzen ihn bereits um. Sie verstärken ihre Angebote für einen barrierefreien Tourismus. Im Ergebnis der Arbeit an der o. g. Studie hat sich die Arbeitsgemeinschaft „Barrierefreie Reiseziele in Deutschland“ gebildet. Ihr gehören inzwischen sieben Städte und Tourismusregionen an, die sich der Entwicklung des barrierefreien Tourismus in Deutschland in besonderem Maße verschrieben haben (siehe: <http://barrierefreie-reiseziele.org>). Die Arbeitsgemeinschaft ist Förderer der Deutschen Zentrale für Tourismus e. V. (DZT), die im Auftrag der Bundesregierung für das Tourismusmarketing im Ausland zuständig ist. Die Arbeitsgemeinschaft präsentiert auf der Website der DZT ausgewählte barrierefreie Tourismusangebote in Deutschland, um noch mehr ausländische Touristen auf dieses spezielle Segment aufmerksam zu machen. Das Ziel der Barrierefreiheit im Tourismus ist eine kontinuierliche Aufgabe und kann nur schrittweise erreicht werden. Es bedarf des Engagements aller am Tourismus beteiligten Unternehmen und Einrichtungen (Länder, Regionen, Kommunen, touristische Unternehmen, insbesondere das Gastgewerbe, Freizeitparks, Architekten, das Bauwesen, der Verkehrsbereich usw.). Die Bundesregierung wird hierzu auch weiterhin Anstöße geben und im Einzelfall Projekte fördern. Eine ständige Kommunikation mit den verschiedenen Behindertenverbänden und Tourismusakteuren soll zu weiteren Fortschritten beitragen.

38. Welche Ergebnisse des Projektes „Gesunde und aktive Freizeit für Alle“ der Nationalen Koordinationsstelle Tourismus für Alle (NatKo) liegen der Bundesregierung vor, und wird eine Förderung des Projektes über das Jahr 2010 hinaus angestrebt?

Das Bundesministerium für Gesundheit fördert das Projekt der Nationalen Koordinierungsstelle Tourismus für Alle e. V. „Gesundheitsprävention für Alle!“ vom 1. Januar 2009 bis 31. Dezember 2010. Ziel des Projektes ist es, die Barrierefreiheit im Gesundheitswesen weiter voranzutreiben. Ergebnisse liegen bislang in Form eines Zwischenberichts für das Jahr 2009 vor. Darin wird festgestellt, dass es noch großen Nachholbedarf bei der Informationsweitergabe von speziellen barrierefreien Angeboten gibt. Über eine Förderung im nächsten Jahr kann erst entschieden werden, wenn ein entsprechender Projektantrag vorliegt.

Zur Barrierefreiheit im Bereich öffentlicher Gaststätten

39. Welche Erkenntnisse liegen der Bundesregierung hinsichtlich der Auswirkungen von § 4 Absatz 1 Nummer 2a des Gaststättengesetzes auf den Anteil an barrierefreien Gaststätten vor?

Soweit das Gaststättengesetz (GastG) gemäß Artikel 125a Absatz 1 des Grundgesetzes fortgilt, sind für dessen Vollzug die Länder zuständig. Zu den Auswirkungen des Vollzugs des § 4 Absatz 1 Satz 1 Nummer 2a GastG liegen der Bundesregierung keine Erkenntnisse vor.

40. Welche Maßnahmen und Initiativen ergreift der Bund, um sicherzustellen, dass auch nach der Überführung des Gaststättenrechts in die Kompetenz der Länder Regelungen zur barrierefreien Gestaltung von Gaststätten verankert werden?
41. Geht der Bund davon aus, dass mit Inkrafttreten der UN-Konvention über die Rechte von Menschen mit Behinderung eine mögliche landesgesetzliche Verschlechterung der Regelungen zur Barrierefreiheit im Gaststättenrecht die Vereinbarung der Vertragsstaaten – insbesondere Artikel 9 der Konvention – verletzen würde?

Mit Ratifizierung des Übereinkommens der Vereinten Nationen über den Schutz und die Rechte behinderter Menschen sind deren Vorgaben auch für die Landesgesetzgeber verbindlich. Die konkrete Umsetzung ist Sache der Länder. Nach Auffassung der Bundesregierung können sich aus der bisherigen Regelung des GastG keine inhaltlichen Vorgaben für den Landesgesetzgeber ergeben, soweit dieser im Rahmen seiner neuen Kompetenz für das Recht der Gaststätten ein eigenes Landesgaststättengesetz erlässt. Die Länder regeln bereits jetzt Vorgaben zur Barrierefreiheit in ihren Landesbauordnungen. Bei Gaststätten handelt es sich regelmäßig um bauliche Anlagen im Sinne der Landesbauordnungen. Eine künftig abschließende Regelung in den Landesbauordnungen würde keine materielle Verschlechterung für Menschen mit Behinderung bedeuten.

42. Entsprechen die derzeitigen noch bestehenden bundesgesetzlichen Regelungen zur Barrierefreiheit im Gaststättenrecht nach Auffassung der Bundesregierung der UN-Konvention über die Rechte von Menschen mit Behinderung?

§ 4 Absatz 1 Satz 1 Nummer 2a, Satz 2 GastG wurde durch das BGG eingeführt. In der amtlichen Begründung wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass das Ziel der Barrierefreiheit im Bereich der Gaststätten im Wesentlichen über die

Landesbauordnungen der Länder verfolgt wird. Die Regelung im GastG soll diese bauordnungsrechtlichen Vorgaben flankieren (Bundestagsdrucksache 14/1720, S. 36). Mit der Föderalismusreform ist die Gesetzgebungskompetenz für das Recht der Gaststätten auf die Länder übergegangen. Eine Änderung des § 4 GastG durch den Bundesgesetzgeber ist damit ausgeschlossen. Inwieweit bezogen auf Gaststätten Regelungen zur Barrierefreiheit im Gaststättenrecht oder im Bauordnungsrecht getroffen werden, ist somit Sache der Landesgesetzgeber. Insoweit wird auf die Antwort zu Frage 41 verwiesen.

