

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Thomas Lutze, Fabio De Masi,
Matthias W. Birkwald, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.
– Drucksache 19/3372 –**

Barrierefreiheit auf Fernbuslinien

Vorbemerkung der Fragesteller

Mit der Novellierung des Personenfördergesetzes (PBefG) im Jahr 2012 ging eine Verpflichtung zu mehr Barrierefreiheit für Fernbuslinien einher. Alle neu zugelassenen Busse mussten ab dem 1. Januar 2016 zwei Stellplätze für Rollstuhlfahrer bieten; ältere Busse müssen alle bis zum 1. Januar 2020 umgerüstet sein (§ 42b, § 62 Absatz 3 PBefG). In der Vergangenheit wurde Unmut von Seiten der Fernbusbetreiber gegenüber den neuen Gesetzesvorgaben geäußert und ein mögliches Entgegenkommen des Gesetzgebers diskutiert (www.swr.de/swraktuell/fuer-flixbus-unwirtschaftlich-keine-rollis-im-fernbus/-/id=396/did=15141024/nid=396/h3nn2s/index.html). Darüber hinaus regelte die Novellierung des PBefG nur die Barrierefreiheit der Busse, die Barrierefreiheit der Bushaltestellen hingegen nicht.

1. Wie viele Busse wurden mit der vom PBefG geforderten technischen Ausstattung (§ 42b PBefG) nach Kenntnis der Bundesregierung seit dem 1. Januar 2016 zugelassen (bitte nach Bundesland und Unternehmen aufschlüsseln)?

Im Rahmen der Zulassung von Kraftomnibussen werden Daten über die nach § 42b des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) geforderte technische Ausstattung nicht erhoben. Der Bundesregierung sind daher keine entsprechenden Zahlen bekannt.

2. Ist die Bundesregierung der Auffassung, dass ab dem 1. Januar 2020 die gesetzlichen Vorgaben gemäß § 42b PBefG i. Verb. mit § 61 Absatz 3 PBefG von allen Fernbussen vollständig erfüllt werden?

Die Bundesregierung geht davon aus, dass nach Ablauf der Übergangsfrist zum 1. Januar 2020 (§ 62 Absatz 3 PBefG) alle Kraftomnibusse, die im Personenfernverkehr eingesetzt werden, die Vorgaben des § 42b PBefG erfüllen.

3. Welche Maßnahmen zur Kontrolle der gesetzlichen Vorgaben des § 42b PBefG ergreift die Bundesregierung?
 - a) Falls keine Maßnahmen ergriffen wurden, wieso nicht?
 - b) Inwieweit unterstützt die Bundesregierung die Bundesländer bei der Kontrolle?
 - c) Wie viele Kontrollen haben seit dem 1. Januar 2016 nach Kenntnis der Bundesregierung stattgefunden?

Die Überwachung der Regelungen des Personenbeförderungsgesetzes nehmen die Länder als eigene Angelegenheit wahr. Darüber hinaus liegen der Bundesregierung keine eigenen Erkenntnisse vor.

4. Was passiert bei einem Verstoß gegen die Auflage in § 42b PBefG, und wie viele Verstöße gegen § 42b PBefG sind der Bundesregierung bekannt?

Eine Auflage kann von der zuständigen Behörde mit den Mitteln der Verwaltungsvollstreckung durchgesetzt werden. Außerdem stellt der Verstoß gegen eine Auflage gemäß § 61 Absatz 1 Nummer 1 PBefG eine Ordnungswidrigkeit dar, die mit einer Geldbuße geahndet werden kann.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 3 verwiesen.

5. Wurden Ausnahmeanträge gestellt, um die technischen Anforderungen gemäß § 42b PBefG nicht erfüllen zu müssen, und falls ja, wie viele solcher Anträge wurden nach Kenntnis der Bundesregierung gestellt (bitte nach Bundesländern, Unternehmen und Grund der Erlaubnis aufschlüsseln)?

Der Vollzug der Regelungen des Personenbeförderungsgesetzes ist eine eigene Angelegenheit der Länder. Der Bundesregierung liegen keine Angaben zu Anträgen auf Erteilung einer Ausnahmegenehmigung vor.

6. Wie groß ist nach Kenntnis der Bundesregierung die finanzielle Belastung der Unternehmen, um ältere Busse den technischen Anforderungen gemäß § 42b PBefG anzupassen?
7. Gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung eine finanzielle Unterstützung für Unternehmen, die ihre Busse nachrüsten?
 - a) Falls ja, welche Unterstützungsmöglichkeiten gibt es?
 - b) Falls ja, welche Unternehmen haben eine solche Unterstützung erhalten (bitte nach Unternehmen, Höhe der Unterstützung und Grund aufschlüsseln)?
 - c) Falls nein, wieso werden Unternehmen nicht bei der Umrüstung unterstützt, wenn gleichzeitig die Deutsche Bahn AG beim Ausbau ihrer Barrierefreiheit durch den Bund unterstützt wird (www.allianz-pro-schiene.de/presse/pressemitteilungen/108-kleine-bahnhoeefe-werden-barrierefrei/)?

Die Fragen 6 und 7 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Ein bestehendes Fahrzeug bezüglich der Barrierefreiheit nachzurüsten, kostet nach Angaben der Fernlinienbetreiber und Bushersteller zwischen 25 000 und 35 000 Euro. Daher wurden angemessene Übergangsfristen für die Ausrüstung der Fernlinienbusse eingeführt. Zum 1. Januar 2020 müssen alle Busse im Fern-

linienverkehr entsprechend ausgerüstet sein. Aufgrund der relativ kurzen Austauschzyklen der Fahrzeuge (ca. drei bis vier Jahre) ist es für die Fernbuslinienbetreiber möglich, die Kosten zu minimieren.

Fahrzeuge, denen aufgrund der fehlenden barrierefreien Ausrüstung ab dem 1. Januar 2020 ein Betrieb als Fernlinienbus nicht mehr gestattet ist, können weiterhin außerhalb des Fernlinienverkehrs eingesetzt werden.

Eine finanzielle Unterstützung ist daher nicht vorgesehen.

8. Welche technischen Anforderungen sind nach Ansicht der Bundesregierung notwendig, um Barrierefreiheit an Haltestellen zu garantieren?
 - a) Wie viele Bushaltestellen auf Fernbuslinien sind nach Kenntnis der Bundesregierung gemäß dieser Anforderungen barrierefrei (bitte nach Bundesländern aufschlüsseln)?
 - b) Werden Kommunen beim Ausbau von barrierefreien Haltestellen nach Kenntnis der Bundesregierung unterstützt (finanziell oder durch Beratung)?
 - c) Falls nein, wieso gibt es keine Unterstützung des Bundes?
 - d) Falls rechtliche Regelungen eine Unterstützung verhindern, beabsichtigt die Bundesregierung den rechtlichen Rahmen zu verändern, um Kommunen beim Ausbau von barrierefreien Haltestellen zu unterstützen?
9. Erwägt die Bundesregierung gesetzliche Vorgaben, um Barrierefreiheit an Haltestellen zu garantieren?
 - a) Falls ja, welche konkreten Vorgaben werden erwogen?
 - b) Falls nein, warum werden solche Vorgaben nicht erwogen?

Die Fragen 8 und 9 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

In § 3 Absatz 1 des Bundesfernstraßengesetzes ist bereits das Ziel der weitreichenden Barrierefreiheit bei Planung, Bau und Unterhaltung von Bundesfernstraßen festgelegt. Ähnliche Regelungen finden sich in den Straßen- und Wegegesetzen der Länder. Weitere gesetzliche Vorgaben erwägt die Bundesregierung nicht. Die Aspekte der Barrierefreiheit sind in den Technischen Regelwerken und Normen berücksichtigt, die von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) sowie vom Deutschen Institut für Normung e. V. (DIN) erarbeitet und herausgegeben werden und die Grundlage für die Planungen darstellen (z. B. DIN 18040 – Teil 3 oder Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen der FGSV). Zur weiteren Unterstützung hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) im August 2017 das Handbuch „Barrierefreiheit im Fernbuslinienverkehr“ veröffentlicht, das auf der Internetseite des BMVI abgerufen werden kann.

Die Länder verwalten die Bundesfernstraßen im Auftrag des Bundes. Der Bundesregierung liegen daher keine eigenen Informationen über Bushaltestellen auf Fernbuslinien vor.

10. Gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung Programme der EU, um Barrierefreiheit in Fernbussen und an Haltestellen sicherzustellen?
- a) Werden diese Programme genutzt?
 - b) Wird in anderen Mitgliedstaaten der EU der Ausbau von Barrierefreiheit unterstützt?
 - c) Falls ja, von welchen Mitgliedstaaten (bitte nach Mitgliedstaat, Name des Förderprogramms und Höhe des Budgets aufschlüsseln)?

Der Bundesregierung sind keine Programme der Europäischen Union bekannt, um Barrierefreiheit in Fernbussen und an Haltestellen sicherzustellen. Auch über die Unterstützung des Ausbaus von Barrierefreiheit in anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union liegen der Bundesregierung keine eigenen Kenntnisse vor.