

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Ulrike Gottschalck, Sören Bartol, Uwe Beckmeyer, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der SPD
– Drucksache 17/14514 –**

Barrierefreiheit, Information für Reisende und Kundenfreundlichkeit im Schienenpersonenverkehr

Vorbemerkung der Fragesteller

Die Bundesrepublik Deutschland hat im Dezember 2008 das Übereinkommen über die Rechte von Menschen mit Behinderungen ratifiziert, das im März 2009 in Kraft getreten ist. Die UN-Konvention für die Rechte behinderter Menschen weist in ihrem Artikel 9 darauf hin, dass die Herstellung einer barrierefreien Umwelt Bedingung für eine unabhängige Lebensführung und die volle Teilhabe an allen Aspekten des Lebens ist. Dem muss die Politik der Bundesregierung jetzt Rechnung tragen.

Die Vertragsstaaten verpflichten sich, die volle Verwirklichung aller Menschenrechte und Grundfreiheiten für alle Menschen mit Behinderungen ohne jede Diskriminierung aufgrund einer Behinderung zu gewährleisten und zu fördern. Die Deutsche Bahn AG (DB AG) orientiert sich nach eigenen Angaben an den geltenden gesetzlichen Rahmenbedingungen, wie z. B. dem Behindertengleichstellungsgesetz (BGG), dem Allgemeinen Gleichbehandlungsgesetz (AGG), der Technischen Spezifikation für Interoperabilität für mobilitätseingeschränkte Reisende (TSI PRM) und der EU-Fahrgastrechteverordnung. Der Konzern bekennt sich ebenfalls nach eigener Darstellung zu seiner gesellschaftlichen Verantwortung gegenüber den rund neun Millionen Bundesbürgern mit Behinderungen, die für die DB AG eine wichtige Kunden- und Zielgruppe darstellen. Die DB AG hat nach dem ersten Programm ab 2005 mittlerweile ein zweites Programm vorgestellt, das bis 2015 Fahrgästen mit Handicaps eine selbstbestimmte Mobilität zur Nutzung der Bahnhöfe und Züge der DB AG ermöglichen soll.

Weitestgehende Barrierefreiheit im Bahnverkehr kommt Menschen mit dauerhaften Behinderungen zugute, erleichtert und ermöglicht Mobilität für ältere Personen, Familien mit Kindern und zeitweise mobilitätseingeschränkten Menschen. Weitestgehende Barrierefreiheit und gute Fahrgastinformation dienen der Kundenbindung und Kundengewinnung für den Bahnverkehr insgesamt.

Vorbemerkung der Bundesregierung

Die Zielbestimmung zur Barrierefreiheit im Eisenbahnbereich ist durch Artikel 52 des Gesetzes zur Gleichstellung behinderter Menschen und zur Änderung anderer Gesetze konkretisiert worden. Der dementsprechend geänderte § 2 Absatz 3 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) verpflichtet die Eisenbahnen, Programme für die Gestaltung von Bahnanlagen und Fahrzeugen zu erstellen, mit dem Ziel, eine möglichst weitreichende Barrierefreiheit für deren Nutzung zu erreichen.

Die im Wettbewerb am Verkehrsmarkt operierenden Eisenbahnunternehmen haben die Bedingungen für die Herstellung der Barrierefreiheit im Einzelnen in eigener unternehmerischer Verantwortung zu regeln und darüber zu entscheiden, welche Art Maßnahmen zur Herstellung der Barrierefreiheit ergriffen und zu welchen Zeitpunkten Investitionen von ihnen aufzubringen sind. Somit können die Aufwendungen für die betreffenden Verbesserungen mit den wirtschaftlichen Belangen der im Wettbewerb am Verkehrsmarkt operierenden Eisenbahnen in Einklang gebracht und nach Prioritäten geordnet werden („Bedarfsschwerpunkte“), damit jeweils möglichst viele Bahnreisende von den Verbesserungsmaßnahmen profitieren können.

1. Sind der Bundesregierung die negativen Folgen für die barrierefreie Mobilität von mobilitätseingeschränkten Reisenden der Bahn bekannt, die sich aus den drei unterschiedlichen Standards bei den Bahnsteighöhen bei der S-Bahn (96 cm), im deutschlandweiten Schienenpersonennahverkehr (55 cm) und im Schienenpersonenfernverkehr (76 cm) ergeben, und unterstützt die Bundesregierung das Ziel, einen universellen Standard für alle Bahnsteige in Deutschland im S-Bahn-, im Schienenpersonennah- und im Schienenpersonenfernverkehr zu schaffen?

In der Praxis variieren die Höhen der Bahnsteige außerhalb des Netzes, auf denen ausschließlich Stadtschnellbahnen verkehren, von Höhe der Schienenoberkante bis zu 0,76 m über Schienenoberkante (ü. S.O.). Gemäß § 13 Absatz 1 EBO beträgt die Regelhöhe von Bahnsteigen 0,76 m ü. S.O., die bei Neubauten oder umfassenden Umbauten hergestellt werden soll; Höhen von unter 0,38 m und über 0,96 m ü. S.O. sind unzulässig. Die Soll-Höhe von 0,96 m ü. S.O. ist für Bahnsteige vorgesehen, an denen ausschließlich Stadtschnellbahnen halten. Die Auswirkungen für den barrierefreien Ein- und Ausstieg sind von der Fußbodenhöhe im Einstiegsbereich der eingesetzten Fahrzeuge sowie vom Vorhandensein und Einsatz fahrzeuggebundener oder bahnsteiggebundener Einstiegs- hilfen abhängig.

2. Welche Schritte plant die Bundesregierung, um die in Frage 1 unterschiedlichen Standards zu einem Universalstandard zusammenzuführen?

Der Bund hält für Neubauten und umfassende Umbauten an der Regelbahnsteighöhe von 0,76 m ü. S.O. fest, wobei die Bahnsteighöhe 0,55 m für eine Übergangszeit und beschränkt auf bestimmte örtliche Besonderheiten nicht ausgeschlossen werden soll. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 17 der Kleinen Anfrage „Angemessene Bahnsteighöhen für eine benutzerfreundliche Eisenbahninfrastruktur“ auf Bundestagsdrucksache 17/5382 verwiesen.

3. Welche Schwierigkeiten haben nach Kenntnis der Bundesregierung eine Harmonisierung bzw. Standardisierung der Höhe der Bahnsteige beim Nah- und Fernverkehr bisher verhindert?

Auf Grund der großen Zahl vorhandener Bahnsteige mit geringer Höhe werden regional unterschiedliche Strategien verfolgt, wie die Bahnsteighöhen und die Fußbodenhöhen der Fahrzeuge aneinander angepasst werden. So korrespondiert die Bahnsteighöhe von 0,38 m ü. S.O. mit Niederflurfahrzeugen, die auch im Stadtbahnverkehr eingesetzt werden. Die Bahnsteighöhe von 0,55 m ü. S.O. korrespondiert mit entsprechenden Nahverkehrstriebwagen sowie mit Doppelstockwagen mit Einstieg im Untergeschoss. Der Aufwand für den Umbau aller Bahnsteige von mehr als 5 000 Verkehrsstationen auf eine einheitliche Regelhöhe von 0,76 m ü. S.O. führt dazu, dass – ausgehend von der Ausgangssituation einer großen Variationsbreite – diese Zwischenlösungen gewählt werden.

4. Welche alternativen technischen Möglichkeiten sieht die Bundesregierung, um einen möglichst vollständigen barrierefreien Ein-, Aus- und Umstieg aus allen Wagen und an allen Bahnsteigen, insbesondere an so genannten Mischbahnhöfen mit Fern- und Nahverkehrszügen zu erreichen?
5. Wie sollten nach Ansicht der Bundesregierung Züge des Nah- und Fernverkehrs technisch konstruiert werden, um einen barrierefreien Aus-, Um- und Einstieg an den unterschiedlich hohen Bahnsteigen gewährleisten zu können?

Wegen ihres Sachzusammenhangs werden die Fragen 4 und 5 gemeinsam beantwortet.

Bei modernen Nahverkehrsfahrzeugen – z. B. Baureihe 424 – ist eine Fußbodenhöhe erreicht worden, die barrierefrei mit der Regel-Bahnsteighöhe korrespondiert. Mit diesen Fahrzeugen kann daher auch problemlos von der Fläche in die Knoten gefahren werden, in denen bereits aufgrund der Fernverkehrsbelange die Bahnsteighöhe von 0,76 m ü. S.O. vorhanden ist. Für Fahrzeuge mit anderen Fußbodenhöhen im Einstiegsbereich lässt sich der Unterschied mit fahrzeug- oder bahnsteiggebundenen Einstieghilfen überwinden. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 1 der Kleinen Anfrage „Angemessene Bahnsteighöhen für eine benutzerfreundliche Eisenbahninfrastruktur“ (Bundestagsdrucksache 17/5382) verwiesen.

6. Wie plant die Bundesregierung auf die DB AG als bundeseigenes Unternehmen einzuwirken, damit die gegenwärtig noch vorhandene unterschiedliche Konstruktion der Wagen mit inneren Stufen, äußeren Tritten und unterschiedlichen Spaltgrößen zwischen Waggon und Bahnsteig zugunsten einer Konstruktion ersetzt werden, die den vollständigen barrierefreien Ein-, Um- und Ausstieg an allen deutschen Bahnhöfen ermöglicht?
7. Welche Vorgaben plant die Bundesregierung für nichtbundeseigene Eisenbahnunternehmen, damit sie Wagen für den Bahnverkehr nutzen, die einen vollständigen barrierefreien Ein-, Um- und Ausstieg an allen deutschen Bahnhöfen mit der passenden Einstiegs- und Fußbodenhöhe, stufenfrei und spaltüberbrückend ermöglichen?

Wegen ihres Sachzusammenhangs werden die Fragen 6 und 7 gemeinsam beantwortet.

Bei der Koordination von Maßnahmen zur Herstellung der Barrierefreiheit in den Bereichen Infrastruktur und Fahrzeuge des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) kommt den Ländern eine zentrale Rolle zu. Einerseits können die nach

Landesrecht zuständigen Aufgabenträger im SPNV bei der Vergabe von SPNV-Leistungen Vorgaben zur barrierefreien Gestaltung der Fahrzeuge festlegen. Andererseits vereinbaren die Länder mit den Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes Investitionsmaßnahmen an Infrastrukturanlagen, die ausschließlich oder überwiegend dem SPNV dienen.

Im Schienenpersonenfernverkehr ist es Aufgabe der Eisenbahnverkehrsunternehmen, mit der DB Station&Service AG die Vorhaltung bahnsteiggebundener Einstiegshilfen zu vereinbaren, sofern fahrzeuggebundene Einstiegshilfen nicht verfügbar sind. Eine staatliche Koordinierungsaufgabe besteht daher nicht.

8. Wie viele der in Deutschland tätigen nicht bundeseigenen Eisenbahnunternehmen sind nach § 2 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) programmpflichtig, weil sie in Deutschland Personenverkehr betreiben, und wie viele von den programmpflichtigen Unternehmen haben ein Programm nach § 2 EBO aufgestellt?

Von den der Aufsicht des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA) unterliegenden Eisenbahnverkehrsunternehmen sind insgesamt 46 programmpflichtig im Sinne des § 2 Absatz 3 EBO. Bisher haben 41 Eisenbahnverkehrsunternehmen ein entsprechendes Programm aufgestellt, über die übrigen ist noch nicht abschließend entschieden.

9. Welche Initiativen hat das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) in dieser Legislaturperiode ergriffen, um Maßnahmen im Sinne des § 2 EBO (Anweisungsmöglichkeit, Ausnahmemöglichkeit) zu ergreifen?

Das EBA hat im Laufe der Legislaturperiode 25 Ausnahmen im Sinne des § 2 Absatz 3 Satz 6 EBO zugelassen. Auf Grund der detaillierten Vorschriften der Technischen Spezifikation für „eingeschränkt mobile Personen“ (persons with reduced mobility – TSI PRM; Entscheidung der Europäischen Kommission vom 21. Dezember 2007, Nr. 2008/164/EG, Amtsblatt der Europäischen Union vom 7. März 2008, L64/72) sind keine Anweisungen im Sinne des § 2 Absatz 4 EBO erforderlich.

10. Wie viele Ordnungswidrigkeiten sind nach Kenntnis der Bundesregierung seit Inkrafttreten des § 2 EBO jährlich festgestellt worden?

Die EBO sieht keine entsprechenden bußgeldbewehrten Tatbestände vor, wenn Eisenbahnunternehmen gegen die Programmpflicht nach § 2 Absatz 3 EBO verstoßen sollten.

11. Unterstützt die Bundesregierung die Forderung, in der EBO verbindliche Fristen zur Vorlage von Programmen zur Schaffung von Barrierefreiheit bei Bahnanlagen und bei Schienenfahrzeugen vorzuschreiben?

Angesichts der weitgehenden Erfüllung der Forderungen des § 2 Absatz 3 EBO zur Aufstellung von Programmen erscheint die Festlegung von Fristen nicht erforderlich.

12. Teilt die Bundesregierung die Forderung, dass in der EBO ein Verschlechterungsverbot hinsichtlich vorhandener Barrierefreiheit auf Bahnhöfen verankert werden sollte, um bei baulichen Veränderungen zumindest den bestehenden Status zu erhalten?

Diese Verpflichtung ergibt sich unmittelbar aus § 2 Absatz 3 Satz 1 EBO.

13. Unterstützt die Bundesregierung den Ansatz, Waggons mit einem beweglichen Trittbrett, das sich immer auf gleicher Höhe wie der Einstiegsbereich befindet und Spalten zwischen Wagen und Bahnsteigfläche überbrücken kann, auszurüsten, und plant die Bundesregierung die dafür notwendigen technischen Vorschriften im Rahmen der Zulassung von neuen Waggons zu erlassen?

Soweit bekannt, werden neue Triebwagen des SPNV bereits mit Schiebe- oder Klapptritt zur Überbrückung des Spalts zwischen Wagen und Bahnsteig ausgerüstet. Im Übrigen gehören derartige Vorschriften in den Bereich der untergesetzlichen anerkannten Regeln der Technik, die nicht von der Bundesregierung aufgestellt oder erlassen werden.

14. Gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung in anderen europäischen Ländern ebenfalls unterschiedliche Bahnsteighöhen, die bei einem grenzüberschreitenden Bahnverkehr für einen barrierefreien Aus-, Um- und Einstieg berücksichtigt werden müssen, und wenn ja, auf welche Länder trifft das zu?

Soweit hier bekannt, variieren die Bahnsteighöhen in anderen europäischen Ländern auf Grund der jeweiligen historischen Entwicklung. Während z. B. in der Schweiz Bahnsteighöhen von Schienenoberkante bis 0,55 m ü. S.O. üblich sind, beträgt die Bahnsteighöhe in den Niederlanden weitgehend 0,76 m ü. S.O.

15. Welche Möglichkeiten sieht die Bundesregierung bei grenzüberschreitendem Bahnverkehr zu internationalen universell geltenden Standards für die Ausstattung der Eisenbahnwaggons zu kommen?

Der geeignete Ort für entsprechende Regelungen ist die Technische Spezifikation für „eingeschränkt mobile Personen“ (persons with reduced mobility – TSI PRM; Entscheidung der Europäischen Kommission vom 21. Dezember 2007, Nr. 2008/164/EG, ABl. L 64 vom 7. März 2008, S. 72).

16. Plant die Bundesregierung auf die DB AG einzuwirken, die aktuell nach Aussagen von Betroffenen teilweise schlechten akustischen Informationen an Bahnsteigen der DB AG zu verbessern, und wenn ja, auf welche Art und Weise?

Die Information der Reisenden ist eine Aufgabe der Eisenbahnunternehmen im Rahmen ihrer Verpflichtung aus Artikel 8 und 18 der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr.

17. Gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung bei der DB AG interne Richtlinien, die die Anwendung verschiedener Standards für die akustischen Informationen an den Bahnhöfen nach unterschiedlichen Kriterien wie z. B. Größe, Bedeutung oder Ähnliches vorsehen, und wenn ja, welche Kriterien gibt es?
18. Sofern es bei der DB AG interne Richtlinien über die Anwendung verschiedener Standards für akustische Informationen an den einzelnen Bahnhöfen gibt, was ist nach Kenntnis der Bundesregierung der Grund für die Anwendung verschiedener Standards?

Die Fragen 17 und 18 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Bundesregierung sind entsprechende Standards nicht bekannt.

19. Welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung aus dem Umstand, dass die neuinstallierten dynamischen Schriftanzeiger (DAS) mit der abschließlichen Anzeige von Verspätungen von Zügen und der Uhrzeit im Regelbetrieb keinerlei Zusatznutzen zu vorhandenen Uhren bieten, den Informationsbedürfnissen der Fahrgäste nicht umfassend entsprechen und deshalb die Installation der DAS von Fahrgastverbänden als „verschwendete Ausgabe“ bezeichnet wird?
20. Wie und bis zu welchem Zeitraum plant die Bundesregierung darauf hinzuwirken, dass die Displays der DAS, statt wie bisher, nicht nur über Verspätungen, sondern auch über alle regulären An- und Abfahrtszeiten von Zügen informieren, um insbesondere den Fahrgästen von mittleren und kleinen Bahnhöfen, an denen die DAS vor allem installiert werden, zuverlässige umfassende Informationen bereitzustellen?

Wegen ihres Sachzusammenhangs werden die Fragen 19 und 20 gemeinsam beantwortet.

Durch die Installation der Dynamischen Schriftanzeiger (DAS) kommt die Deutsche Bahn AG (DB AG) ihrer Verpflichtung aus Artikel 18 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr nach, wonach bei einer Verspätung bei der Abfahrt oder der Ankunft die Fahrgäste über die Situation und die geschätzte Abfahrts- und Ankunftszeit zu unterrichten sind, sobald diese Informationen zur Verfügung stehen.

Die Informationen über den planmäßigen Zugverkehr kann der Reisende den Aushangfahrplänen entnehmen. Ob und inwieweit die DAS in der Zukunft auch über alle regulären An- und Abfahrtszeiten von Zügen informieren, liegt in der Entscheidung der DB AG.

21. Wie plant die DB AG nach Kenntnis der Bundesregierung zukünftig dem Informationsbedarf per Anzeiger und Ansagen der Bahnkunden an kleineren Stationen nachzukommen, wo keine Zugzielanzeiger und kein Bahnpersonal vorhanden sind?
22. Welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung aus dem Umstand, dass die DB AG derzeit in zweiter Instanz gegen ein Urteil des Kölner Verwaltungsgerichts (Az. 18 K 4907/11) vorgeht (www.derwesten.de vom 29. Juli 2013), dass die DB AG verpflichtet, auch an Kleinstationen die Fahrgäste „aktiv zu informieren“, und damit die DB AG auch Haltestellen mit weniger als 100 Ein- und Aussteigern pro Tag nachrüsten müsste?

Wegen ihres Sachzusammenhangs werden die Fragen 21 und 22 gemeinsam beantwortet.

Nach Auffassung der Bundesregierung besteht auch bei kleinen Bahnhöfen die Verpflichtung, über Verspätungen zu informieren. Das Berufungsverfahren gegen das erstinstanzliche Urteil des Verwaltungsgerichts Köln vom 18. Januar 2013 ist derzeit anhängig. Der Abschluss dieses Verfahrens bleibt abzuwarten.

23. Wie viele Stationen und Haltepunkte mit weniger als 100 Ein- und Ausstiegen pro Tag sind nach Informationen der Fragesteller vom obigen Urteil deutschlandweit betroffen?

Der Bundesregierung liegen hierzu keine Informationen vor.

24. Wie hoch sind nach Kenntnis der Bundesregierung die voraussichtlich entstehenden Kosten für die DB AG für die durch das o. g. Urteil notwendig werdende Nachrüstung?

Nach Schätzung des EBA betragen die Kosten pro Station zwischen 6 000 und 10 000 Euro.

25. Wie will die Bundesregierung sicherstellen, dass mobilitätseingeschränkte und nicht mobilitätseingeschränkte Fahrgäste unabhängig von der Stationskategorie ausreichende und umfassende Informationen bekommen, und dass aus dem Fahrplan-Datenbestand verfügbare Informationspotenzial mit elektronischen Anzeigeanlagen vollständig den Fahrgästen zur Verfügung stehen?

Es wird auf die Antwort zu den Fragen 19 und 20 verwiesen.

26. Unterstützt die Bundesregierung die Forderung nach einer durchgehenden möglichst umfassenden zeitgerechten Reisendeninformation und vollständig durchgeführten Ankunfts- und Anschlussdurchsagen auf allen Bahnhöfen, um die Kundenbindung und die Gewinnung von Neukunden für die DB AG und die anderen nichtbundeseigenen Eisenbahnverkehrsunternehmen zu verbessern?

Die Bundesregierung begrüßt alle Maßnahmen, die die Attraktivität des Eisenbahnverkehrs steigern.

