

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Matthias Gastel, Corinna Rüffer, Sven-Christian Kindler, Christian Kühn (Tübingen), Stefan Gelbhaar, Stephan Kühn (Dresden), Daniela Wagner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Physische Barrierefreiheit an Bahnhöfen – barrierefrei auf den Bahnsteig und in den Zug

Das Behindertengleichstellungsgesetz vom 1. Mai 2002 soll eine Benachteiligung von Menschen mit Behinderungen beseitigen bzw. verhindern sowie die gleichberechtigte Teilhabe von Menschen mit Behinderungen am Leben in der Gesellschaft gewährleisten und ihnen eine selbstbestimmte Lebensführung ermöglichen. Auch mit Unterzeichnung der UN-Behindertenrechtskonvention hat sich Deutschland verpflichtet, Menschen mit Behinderungen einen gleichberechtigten Zugang Transportmitteln zu ermöglichen.

„Barrierefreiheit“ umfasst deutlich mehr als „auf den Bahnsteig und in den Zug kommen“, beispielsweise geeignete Fahrgastinformationssysteme und die Berücksichtigung von Menschen mit Sehbeeinträchtigung.

Die Fragestellerinnen und Fragesteller konzentrieren sich im Folgenden jedoch auf die Fragen der „physischen Barrierefreiheit“. Die Herstellung von physischer Barrierefreiheit an den rund 5 700 Bahnhöfen und Haltepunkten in Deutschland stellt nach Meinung der Fragestellerinnen und Fragesteller eine der größten Herausforderungen der deutschen Bahngeschichte dar. Zum einen muss der Weg zum Bahnsteig über Rampen, Aufzüge oder niveaugleiche Bahnübergänge ohne Hindernisse bewältigt werden können, zum anderen sollte die Bahnsteighöhe der Einstiegshöhe der dort haltenden Fahrzeuge entsprechen. Die bisherigen Projekte zeigen, dass es Barrierefreiheit nicht zum Nulltarif gibt, aber dass sie sich auch auszahlt: alte Menschen, Familien mit Kinderwagen, Radfahrer – sie alle profitieren von einer barrierefreien Infrastruktur an den Bahnhöfen im Land.

Die Fragestellerinnen und Fragesteller bitten darum, bei allen tabellarischen Darstellungen jeweils die Summen mit anzugeben.

Wir fragen die Bundesregierung:

Barrierefrei zum Bahnsteig

1. Wie viele aktive Bahnsteige und wie viele aktive Bahnsteigkanten gibt es in Deutschland?

Was ist die Gesamtlänge aller aktiven Bahnsteigkanten zusammen?

2. Wie viele aktive Bahnsteige sind aktuell stufenfrei erreichbar (bitte nach Bahnhofskategorien, Bundesländern und nach folgenden Kategorien „Rampen“, „Aufzüge“, „niveaugleiche Bahnübergänge“ oder „Außen-

bahnsteige unter Mitnutzung von Bahnübergängen an Straßen“ differenzieren)?

3. An wie vielen aktiven Bahnsteigen gibt es aktuell ein gesichertes Projekt zur Umsetzung der Barrierefreiheit (ab HOAI Lph. 5, bitte nach Bahnhofskategorien, Bundesländern und nach o. g. Kategorien differenzieren)?
4. An wie vielen aktiven Bahnsteigen gibt es aktuell konkrete Planungen zur Umsetzung der Barrierefreiheit (bis HOAI Lph. 4, bitte nach Bahnhofskategorien, Bundesländern und nach o. g. Kategorien differenzieren)?
5. Wie viele Bahnhöfe werden von weniger als 1 000 Reisenden pro Tag genutzt?
Wie viele Bahnsteige haben diese Bahnhöfe insgesamt, und wie viele davon sind stufenfrei erreichbar (bitte nach Bundesland aufschlüsseln)?
6. Wann soll in Deutschland der letzte Bahnsteig stufenfrei erreichbar sein, und wann der letzte an Bahnhöfen mit mehr als 1 000 Reisenden pro Tag?
Gibt es jeweils einen Zieltermin (falls keine Prognosen vorhanden sind, wird jeweils um Schätzung gebeten)?
7. An wie vielen Bahnhöfen im deutschen Streckennetz und an wie vielen Bahnsteigen existieren Aufzüge?
An wie vielen Bahnhöfen bzw. Bahnsteigen existieren Rolltreppen?
8. Wie hat sich die Verfügbarkeit von Aufzügen und Rolltreppen an den Bahnhöfen der Deutschen Bahn in den Jahren 2017, 2018 und 2019 entwickelt (falls Daten nicht bis Ende 2019 verfügbar sind, bitte zum zuletzt verfügbaren Monat angeben; bitte für die einzelnen Jahre und getrennt nach Aufzügen und Rolltreppen angeben, und eventuelle Auffälligkeiten begründen)?
9. Wie oft fielen in 2018 Aufzüge am Stück jeweils mehr als einen halben Tag, mehr als einen Tag, mehr als drei Tage, mehr als eine Woche oder mehr als zwei Wochen aus?
10. Welches waren 2018 die häufigsten Ursachen für Ausfallmeldungen der Aufzüge an Bahnhöfen?
11. An wie vielen Bahnhöfen und wie vielen Bahnsteigen wird die stufenlose Erreichbarkeit mithilfe von Rampen umgesetzt (bitte nach Bundesland aufschlüsseln)?
Wie hat sich die Verfügbarkeit dieser Rampen seit 2010 entwickelt (bitte Anzahl der Rampen zum Jahresende und deren Verfügbarkeit, z. B. bei fehlender Überdachung und Problemen mit dem Winterdienst, in Prozent angeben)?
12. An wie vielen Stationen gibt es taktile Blindenleitsysteme, akustische Fahrgastinformation, Kontraststreifen an Bahnsteigkanten, Blindenschrift (Prismenschrift oder Brailleschrift an Treppen, Tafeln mit ertastbaren Lageplänen) (bitte jeweils nach Bahnhofskategorie und nach Bundesland sowie prozentual zur Gesamtzahl der Stationen aufschlüsseln)?
13. Gibt es bei der DB Station&Service AG eine verantwortliche Stelle zur Umsetzung der Barrierefreiheit?
Wie ist diese konkret aufgestellt (Anzahl der Mitarbeiter nach Kompetenzen)?

14. Gibt es beim Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) eine verantwortliche Stelle zur Umsetzung der Barrierefreiheit?
Wenn ja, seit wann, und wie ist diese konkret aufgestellt (Anzahl der Mitarbeiter nach Kompetenzen und Anzahl der Vollzeitäquivalente)?
Wenn nein, warum nicht?
15. Wie haben sich die Fernreisendenzahlen in den zehn nach Fernreisenden bedeutendsten Bahnhöfen entwickelt (bitte die Entwicklung für die einzelnen Jahre seit 2010 angeben)?
16. Wie haben sich die Nahreisendenzahlen bzw. Regionalreisendenzahlen in den zehn Bahnhöfen der vorangegangenen Frage entwickelt (bitte die Entwicklung für die einzelnen Jahre seit 2010 angeben)?

Barrierefrei vom Bahnsteig in den Zug

Fußbodenhöhen und niveaugleiche Einsteige in Doppelstockwagen

17. Wie viele Doppelstockwagen (Dosto-Wagen) mit 76er Einstieg sind in Deutschland derzeit im Einsatz, in denen alle Türen von 76er Bahnsteigen aus autonom barrierefrei erreichbar sind und in denen es keine Rampen gibt; wie viele, in denen es Rampen mit max. 6 Prozent Steigung gibt; wie viele, in denen es Rampen mit max. 15 Prozent bzw. 18 Prozent Steigung gibt?
18. Wie viele solcher Doppelstockwagen sollen in den nächsten zehn Jahren angeschafft werden (nach den o. g. Kategorien)?
Wie viele davon sind bereits durch die Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) ausgeschrieben?
Wie viele davon sind darüber hinaus im Rahmen von Ausschreibungen neuer Verkehrsverträge bereits ausgeschrieben (falls noch keine Prognosen vorliegen, wird um Schätzung gebeten)?
19. Wie wird der Einsatz von Dosto-Wagen angesichts des in der DB-Dachstrategie „Starke Schiene“ geplanten Fahrgastwachstums beurteilt (bitte prozentuale Veränderung der Anzahl bis 2030 differenziert nach Nahverkehr/Fernverkehr (NV/FV), falls noch keine Prognosen vorliegen, wird um Schätzung gebeten)?
20. Wie werden die Regelungen in der TSI-PRM vom 7. März 2008 beurteilt, nach der im Wagen kurze Rampen bis zu 15 Prozent bzw. 18 Prozent erlaubt sind (TSI-PRM Absatz 4.2.2.9)?
Gab es hierzu einen Dialog zwischen der Bundesregierung und Behindertenvertretern, und falls ja, wann, und in welcher Form?
21. Welche Fußbodenhöhe über Schienenoberkante (SOK) hat ein Dosto-Wagen im unteren Geschoss, welche im Zwischengeschoss über den Drehgestellen?
Welcher Höhenunterschied muss bei niveaugleichem Einstieg jeweils von 55er bzw. 76er Bahnsteigen innerhalb des Wagens überbrückt werden?
22. Wie viele Rampen gibt es innerhalb der derzeit von STADLER Rail im Auftrag der DB Regio für die Strecke Hamburg–Lübeck konstruierten Dosto-Wagen?
23. Wie hoch ist die minimale Kopfhöhe im Einstiegsbereich dieser Dosto-Wagen?

24. Handelt es sich bei dem aktuell bei STADLER Rail konstruierten 76er Dosto-Wagen um den ersten dieser Art in Deutschland?

Gibt es international Erfahrungen mit Dosto-Wagen, die in der unteren Ebene ca. 30 cm Höhenunterschied mit Rampen überbrücken (bitte drei Beispielen nennen)?

Welche Erfahrungen wurden dabei gemacht (bitte insbesondere Feedback von Behindertenvertretern angeben)?

25. Existiert in Deutschland ein Modell/Mockup einer entsprechenden Rampenabfolge, das mit Behindertenvertretern auf Praxistauglichkeit getestet wurde?

Haben andere Hersteller wie BOMBARDIER und SIEMENS bereits Lösungen für entsprechende Höhenunterschiede in Dosto-Wagen erarbeitet?

26. Gibt es Überlegungen, das Lichtraumprofil an ausgewählten Strecken zu erhöhen, um mehr lichte Höhe innerhalb von Dosto-Wagen zu erreichen?

27. Gibt es aktuell Überlegungen zu doppelstöckigen Hochgeschwindigkeitszügen (HGV-Zügen)?

Falls ja, welche Einstiegshöhe würden solche Doppelstock-ICE erhalten?

Ab wann, mit welcher Stückzahl (Züge und Wagen) und auf welchen Strecken würden diese Züge eingesetzt werden?

Fußbodenhöhen und niveaugleiche Einstiege in eingeschossige Wagen

28. Welche Fußbodenhöhe über SOK haben die derzeit im Fernverkehr eingesetzten Züge (bitte nach Anzahl der Züge und Anzahl der Wagen darstellen)?

29. Welche Fußbodenhöhe über SOK haben die derzeit seitens des DB Fernverkehrs bestellten Züge (inklusive aller vertraglichen Optionen, bitte nach Hersteller, Anzahl der Züge und Anzahl der Wagen darstellen)?

30. Welche Strecken sollen die kürzlich durch die DB bei Talgo bestellten EC-Züge befahren?

Wie viele Züge wurden insgesamt bestellt?

Gibt es innerhalb der Züge und Wagen Rampen?

Wenn ja, wie viele Rampen pro Wagen mit welcher Neigung und welcher Länge?

31. Wie wird der Giruno der Schweizerischen Bundesbahn (SBB) beurteilt, der ebene Einstiege für das in vielen Nachbarländern übliche Bahnsteighöhenmaß von 55 cm an fast allen Türen und je zwei Wagen für den Einsatz in Deutschland mit 76 cm hohen Einstiegen hat?

Werden Züge mit unterschiedlichen Türhöhen innerhalb eines Zuges als zukunftsfähiges Modell angesehen?

S-Bahn-Netze und streckenbezogene Höhengleichheit

32. Welche S-Bahn-Netze gibt es in Deutschland?

Welche S-Bahn-ähnliche Netze gibt es (z. B. Ortenau-S-Bahn oder Regio Tram Kassel)?

33. Auf welche Einstiegshöhe über SOK sind diese S-Bahn-Netze und S-Bahn-ähnlichen Netze jeweils ausgelegt?

Seit wann sind sie jeweils in Betrieb (Jahr)?

34. Wie viele Stationen befinden sich in den jeweiligen Netzen, und an wie vielen davon sind die Bahnsteige höhengleich mit der Einstiegshöhe der Züge (max. +/- 5 cm, bitte prozentual zur Gesamtzahl der Stationen angeben)?
35. Welches Streckennetz (in Kilometer) umfassen die S-Bahn-Netze in Deutschland insgesamt, und wie viele Kilometer davon werden im „Mischverkehr“ mit Regional oder Fernverkehr betrieben?
Wie viele der Bahnsteiggleise, die von den S-Bahnen genutzt werden, werden auch von Zügen des Regionalverkehrs und Fernverkehrs genutzt?
36. Wie viele Bahnsteige bzw. Bahnsteigkanten gibt es in folgenden Höhen: < 38 cm, ca. 38 cm, ca. 55 cm, ca. 76 cm, ca. 96 cm (bitte nach Bundesländern und jeweils mit Summen darstellen)?
37. Was sind nach Kenntnis der Bundesregierung die Bahnsteigregelhöhen der neun an Deutschland angrenzenden Nachbarländer?
Wie viele Bahnsteige gibt es in den jeweiligen Ländern, und welcher Anteil davon ist bereits auf die Zielhöhe bzw. Regelhöhe ausgebaut?
38. Gibt es eine gemeinsame Strategie der Bundesregierung mit den Nachbarländern, um im grenzüberschreitenden Fernverkehr und Regionalverkehr zu barrierefreien Einstiegen und Ausstiegen zu kommen?
39. Welche Bundesländer haben in den vergangenen zehn Jahren im Regionalverkehr verstärkt auf die Bahnsteighöhe 55 cm, welche auf 76 cm ausgebaut?
40. Welche Bundesländer arbeiten derzeit an Migrationskonzepten, um neu gebaute bzw. in Bau und Planung befindliche 55er Bahnsteige mittelfristig (20 bis 30 Jahre) streckenbezogen weaternutzen zu können?

Regelwerke und Normen

41. Welche Schritte waren erforderlich, um innerhalb von ca. neun Jahren nach Veröffentlichung der EU-Norm TSI-PRM vom 7. März 2008 zu einer nationalen Norm zu kommen?
Gibt es neben dem nationalen Umsetzungsplan zur TSI-PRM von 2017 weitere relevante Normen zur Umsetzung von Barrierefreiheit bei der Bahn?
42. Besteht seitens der Bundesregierung die Absicht, gegenüber den Aufgabenträgern eine verbindliche Regelung zum Einsatz passender Fahrzeuge einzuführen (bisher bestehen nach Wissen der Fragesteller nur bindende Vorgaben zu Bahnsteighöhen und zur Gestaltung des Fahrzeugeinstiegs)?
43. Bestehen rechtliche Vorgaben, wie die Migrationsphase vom Istzustand zum Zielzustand zu gestalten ist (z. B., wenn nur noch wenige niedrige Bahnsteige auf einer Strecke existieren)?
Welcher Anteil am Reisendenaufkommen muss unterschritten werden, damit dort Fahrzeuge eingesetzt werden dürfen, die an allen anderen Bahnsteigen einen niveaugleichen Einstieg ermöglichen?
44. Gibt es seitens der Bundesregierung mittlerweile Überlegungen, die zwei weitverbreiteten Höhen 55 cm und 76 cm als Regelhöhen in der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) anzuerkennen?

45. Gibt es vergleichende Berechnungen, ob bei flexiblen, streckenbezogenen Regelhöhen gegenüber einer bundesweit einheitlicher Höhe von 76 cm (außer S-Bahn) mehr Menschen einen komfortablen Einstieg (im Sinne von niveaugleich und möglichst steigungsarm) ermöglicht wird?

Falls nein, wie wird das Verhältnis eingeschätzt?

46. Wie viele Bahnsteige weisen unterschiedliche Höhen auf (Kombibahnsteige mit beispielsweise einem Teil 55 cm und einem anderen Teil 76 cm) und werden von Zügen mit unterschiedlichen Türhöhen angefahren?

Lässt sich eine Zunahme derartiger Bahnsteige feststellen, und wie sind die Erfahrungen damit (bitte Bahnhöfe nennen)?

Gibt es aktuell Planungen oder Verhandlungen mit den Ländern zu Kombibahnsteigen?

47. Gab oder gibt es Überlegungen oder Erfahrungen, Bahnsteighöhen über die Erhöhung oder Verringerung der Gleislage zu verändern?

Gibt es Bahnhöfe, an denen in den letzten 20 Jahren Aufstopfungen zur Verringerung der Bahnsteighöhe durchgeführt wurden (falls ja, bitte drei Beispiele nennen)?

Personelle Unterstützung beim Einstieg

48. An wie vielen Bahnhöfen stehen personenbediente Hublifte der Mobilitätsservice-Zentrale (MSZ) zur Verfügung?

Wie viele Bahnsteigkanten gibt es insgesamt an diesen Bahnhöfen, wie viele davon sind 55 cm, wie viele sind 76 cm hoch?

49. An wie vielen Bahnhöfen können mobilitätseingeschränkte Reisende

- a) alle dort verkehrenden Züge,
- b) nur die zwischen 6 und 24 Uhr dort verkehrenden Züge,
- c) nur die zwischen 6 und 23 Uhr dort verkehrenden Züge,
- d) nur die zwischen 6 und 22 Uhr dort verkehrenden Züge,
- e) nur die zwischen 6 und 20 Uhr dort verkehrenden Züge,
- f) nur die zwischen 8 und 18 Uhr dort verkehrenden Züge,
- g) nur die zwischen 8 und 17 Uhr dort verkehrenden Züge

mithilfe des Servicepersonals nutzen, und wie viel Prozent der Reisenden nutzen die Bahnhöfe der jeweiligen Kategorie insgesamt?

50. Nach welchen Kriterien legt DB Station&Service fest, zu welchen Zeiten Servicepersonal an den jeweiligen Bahnhöfen eingesetzt wird?

51. An wie vielen Bahnhöfen stellt DB Station&Service den Mobilitätsservice durch eigenes Personal vor Ort sicher, an wie vielen kommen mobile Service-Teams zum Einsatz, und an wie vielen Bahnhöfen sind Dritte damit beauftragt?

52. Nimmt die Zahl der Reisenden mit Rollatoren angesichts des demographischen Wandels zu?

Welche Untersuchungen gibt es bezüglich dem Einsatz von Rollatoren auf 15-Prozent-Rampen bzw. 18-Prozent-Rampen innerhalb von anfahrenen Wagen?

53. Inwiefern ist das Servicepersonal dazu verpflichtet oder berechtigt, Reisende mit Rollatoren sowie Reisende mit Kinderwägen beim Einstieg und Ausstieg zu unterstützen?

Ist das Servicepersonal bei versehentlichen Verletzungen hilfsbedürftiger Personen ausreichend versichert?

54. An welchen Bahnhöfen mit täglichen Fernverkehrshalten kann mobilitätseingeschränkten Reisenden keine Unterstützung geleistet werden (bitte unter Angabe der Gründe und der Zahl der Reisenden auflisten)?

Finanzierung einer vollständigen physischen Barrierefreiheit

55. Welche Anteile an den LuFV-Mitteln wurden seit Bestehen dieses Finanzierungsinstrumentes für Maßnahmen zur Herstellung oder Verbesserung der Barrierefreiheit an Bahnhöfen aufgewandt (bitte für die einzelnen Jahre jeweils den zur Verfügung stehenden LuFV-Gesamtbetrag als auch den Anteil für Maßnahmen zugunsten der Barrierefreiheit darstellen und nach Bundesländern aufschlüsseln)?

56. Welche finanziellen Mittel sind in welchem Zeitraum erforderlich, bis alle Bahnsteige und Einstiege in Deutschland vollständig barrierefrei sind (lt. Infrastrukturvorstand der Deutschen Bahn, Ronald Pofalla ca. 10 Mrd. Euro – Quelle Selbstbefassung des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur am 18. Dezember 2019, Top 1)?

Sind diese Mittel vollständig in der LuFV 2020 enthalten?

Falls nein, wie viel davon ist bereits bewilligt?

Welcher Betrag ist noch offen?

Aus welchen Quellen sollen die restlichen Mittel, über welchen Zeitraum, finanziert werden?

57. Wann soll in Deutschland, von rein touristischen Museumseisenbahnen abgesehen, der letzte Zug barrierefrei erreichbar sein?

Wann sollen in Deutschland alle Wagentüren stufenfrei erreichbar sein (bitte jeweils konkrete Jahreszahlen als Zielmarken benennen)?

58. Wie wird die Relevanz der folgenden Ziele „alle Wagen eines Zuges sollen im Endstadium barrierefrei erreichbar sein“ und „an allen Türen soll es einen stufenfreien Einstieg geben“ (wie heute in einigen S-Bahnnetzen wie Berlin oder Hamburg bereits üblich) durch die Bundesregierung beurteilt, angesichts älterer Menschen, Reisender mit Kindern, Kinderwagen, Fahrrädern, schwerem Gepäck, großen Koffern, Rollatoren oder anderen Mobilitätseinschränkungen, die nicht mit einer physischen oder psychischen Behinderung einhergehen?

59. Ist es technisch möglich, Bahnsteige in gutem Zustand im Bestand um ca. 20 cm bzw. um ca. 40 cm zu erhöhen?

60. Wie viele Bahnsteige wurden in den letzten zehn Jahren im Bestand erhöht, und welche Kosten sind hierfür entstanden (bitte jahresscheibengenau und nach Bundesländern aufschlüsseln)?

61. Wie viele Bahnsteige wurden seit dem Jahr 2000 abgerissen und in etwa der gleichen Lage neu gebaut (bitte jahresscheibengenau und nach Bundesländern aufschlüsseln)?

Wie hoch ist der Anteil davon, der bei vergleichbarer Förderung im Bestand hätte aufgehöhht werden können?

62. Wie hoch sind die Kosten bei der Erhöhung eines bestehenden Bahnsteigs in gutem Zustand um ca. 20 cm und einer Erhöhung eines Bahnsteigs um ca. 40 cm (bitte typische Kosten von 100 m Bahnsteiglänge und 5 m durchschnittlicher Breite nennen)?
63. Wie hoch sind die Kosten bei Abriss und Neubau eines Bahnsteigs auf 55 cm und bei Abriss und Neubau eines Bahnsteigs auf 76 cm (bitte typische Kosten von 100 m Bahnsteiglänge und 5 m durchschnittlicher Breite nennen)?
64. Ist die Integration von bestehenden Türen (z. B. zu Empfangsgebäuden), Treppenabsätzen, Aufzügen bei einer Erhöhung um ca. 20 cm einfacher als bei einer Erhöhung um ca. 40 cm?

Ab welchem Höhenunterschied werden i. d. R. Geländer angebracht?

Berlin, den 11. Februar 2020

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion