

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Matthias Gastel, Corinna Rüffer, Sven-Christian Kindler, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 19/17665 –**

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

Vorbemerkung der Fragesteller

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.

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?

Nach Auskunft der Deutschen Bahn AG (DB AG) sind zum 2. Dezember 2019 entsprechend des Infrastrukturkatasters 9.234 aktive Bahnsteige mit rund 11.900 aktiven Bahnsteigkanten und einer Nettobahnsteiglänge von 1.653 km verzeichnet.

2. Wie viele aktive Bahnsteige sind aktuell stufenfrei erreichbar (bitte nach Bahnhofskategorien, Bundesländern und nach folgenden Kategorien „Rampen“, „Aufzüge“, „niveaugleiche Bahnübergänge“ oder „Außenbahnsteige unter Mitnutzung von Bahnübergängen an Straßen“ differenzieren)?

7. An wie vielen Bahnhöfen im deutschen Streckennetz und an wie vielen Bahnsteigen existieren Aufzüge?

An wie vielen Bahnhöfen bzw. Bahnsteigen existieren Rolltreppen?

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)?

Die Fragen 2, 7 und 11 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach Auskunft der DB AG sind 7.712 aktive Bahnsteige stufenfrei erreichbar (Stand: 2. Dezember 2019), davon sind 1.883 Bahnsteige per Aufzug und 4.927 höhengleich (inklusive Gehwege/RÜ) zugänglich. 902 Bahnsteige können über eine lange Rampe stufenfrei erreicht werden. Über den Zugang unter Mitnutzung der Straße liegen keine Informationen vor.

Bundesland	Stufenfrei mit Aufzug	Stufenfrei mit höhengleichem Zugang (inkl. Gehweg/RÜ)	Stufenfrei mit Rampen*	Stufenfreier Zugang zu aktiven Bahnsteigen gesamt	Aktive Bahnsteige gesamt
Gesamt stufenfrei	1.883	4.927	902	7.712	9.234
Baden-Württemberg	280	689	154	1.123	1.277
Bayern	244	872	150	1.266	1.585
Berlin	179	2	17	198	209
Brandenburg	97	310	60	467	512
Bremen	12	8	3	23	27
Hamburg	60	6	3	69	81
Hessen	111	409	72	592	790
Mecklenburg-Vorpommern	28	221	6	255	279
Niedersachsen	148	368	78	594	642
Nordrhein-Westfalen	324	521	126	971	1.175

Bundesland	Stufenfrei mit Aufzug	Stufenfrei mit höhengleichem Zugang (inkl. Gehweg/RÜ)	Stufenfrei mit Rampen*	Stufenfreier Zugang zu aktiven Bahnsteigen gesamt	Aktive Bahnsteige gesamt
Rheinland-Pfalz	102	379	99	580	719
Saarland	16	56	13	85	119
Sachsen	130	350	57	537	663
Sachsen-Anhalt	64	321	25	410	490
Schleswig-Holstein	40	148	22	210	217
Thüringen	48	267	17	332	449

* Durch sehr geringen Wartungsaufwand wie z. B. Winterdienst ist eine vollständige Verfügbarkeit gewährleistet.

Quelle: DB AG

Nach Auskunft der DB AG stehen an rund 180 Bahnhöfen rund 1.000 Fahrtreppen sowie an rund 1.100 Bahnhöfen rund 2.300 Aufzüge für Reisende zur Verfügung.

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)?

Nach Auskunft der DB AG werden für ca. 100 Bahnsteige (in allen Bundesländern, innerhalb der Leistungsphase (Lph 5) oder größer) eine „stufenfreie Zuwegung zum Bahnsteig“ sowie die Optimierung der Kriterien der „weitreichenden Barrierefreiheit“ realisiert.

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)?

Entsprechend der Auskunft der DB AG befinden sich derzeit ca. 420 Bahnsteige in der Planung (in allen Bundesländern; zwischen Lph 1 und Lph 4).

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)?

Nach Auskunft der DB AG werden rund 3.400 ihrer Bahnhöfe bzw. rund 5.280 ihrer aktiven Bahnsteige von weniger als 1.000 Reisenden am Tag genutzt. Stufenfrei erreichbar sind 4.300 Bahnsteige in diesen Bahnhöfen (Stand: 2. Dezember 2019).

Bundesland	Anzahl der aktiven Bahnsteige in Bahnhöfen mit weniger als 1000 Reisenden am Tag	Davon stufenfrei erreichbare Bahnsteige
Baden-Württemberg	617	536
Bayern	891	722
Berlin	1	1
Brandenburg	348	314
Bremen	6	3

Bundesland	Anzahl der aktiven Bahnsteige in Bahnhöfen mit weniger als 1000 Reisenden am Tag	Davon stufenfrei erreichbare Bahnsteige
Hamburg	0	-
Hessen	387	288
Mecklenburg-Vorpommern	228	207
Niedersachsen	344	305
Nordrhein-Westfalen	479	392
Rheinland-Pfalz	509	392
Saarland	79	49
Sachsen	474	365
Sachsen-Anhalt	414	340
Schleswig-Holstein	123	118
Thüringen	377	267

Quelle: DB AG

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)?

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?

Die Fragen 6 und 56 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Herstellung der Barrierefreiheit an Bahnhöfen ist ein wichtiges Anliegen der Bundesregierung. Historisch bedingt haben die bestehenden Bahnsteige in Deutschland sehr unterschiedliche Höhen. Zur Umsetzung des Ziels der Barrierefreiheit hat die DB AG im Jahr 2017 bundesweit einheitliche Regeln entwickelt und hierzu ein Bahnsteighöhenkonzept mit dem Bund abgestimmt. Ziel ist es, mobilitätseingeschränkten Reisenden einen unabhängigen und barrierefreien Zugang zum Eisenbahnsystem zu ermöglichen. Zur Umsetzung dieses Ziels werden in erheblichem Umfang Bundesmittel zur Verfügung gestellt. Dies geschieht im Rahmen der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV III) im Zuge der Bestandserhaltung und damit einhergehender Verbesserung der Barrierefreiheit gemäß Regelwerk der DB AG. Allein die Aufhöhung von besonders niedrigen Bahnsteigen mit Höhen von 0,38 m und weniger auf die Regelbahnsteighöhe wird vom Bund im Rahmen der LuFV III im Zeitraum 2020 bis 2024 mit rund 500 Mio. Euro finanziert. Zusätzlich zur LuFV wurden und werden vom Bund durch Sonderprogramme weitere Mittel zur beschleunigten Herstellung der Barrierefreiheit und zur Aufhöhung von Bahnsteigen bereitgestellt (z. B. 80 Mio. Euro für Herstellung der Barrierefreiheit kleiner Bahnhöfe im Rahmen des Zukunftsinvestitionsprogramms). Darüber hinaus stellen die

Länder innerhalb eigener Programme Mittel bereit, um die Barrierefreiheit von Verkehrsstationen zu verbessern. Eine belastbare Aussage, zu welchem Zeitpunkt alle Verkehrsstationen barrierefrei gestaltet sein werden, ist vor diesem Hintergrund nicht möglich.

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)?

	2017	2018	2019	2020
Aufzüge	97,5 Prozent	96,9 Prozent	97,6 Prozent	98 Prozent
Fahrtreppen	96,8 Prozent	96,9 Prozent	97,2 Prozent	97,3 Prozent

Quelle: DB AG

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?

Nach Auskunft der DB AG gab es 2018 ca. 4.150 Ausfälle zwischen zwölf und 24 Stunden, ca. 2.500 Ausfälle zwischen 24 Stunden und drei Tagen, ca. 1.200 Ausfälle zwischen drei und sieben Tagen, 390 Ausfälle zwischen sieben und 14 Tagen und 170 Ausfälle, die länger als 14 Tage anhielten.

10. Welches waren 2018 die häufigsten Ursachen für Ausfallmeldungen der Aufzüge an Bahnhöfen?

Nach Auskunft der DB AG waren 2018 die unsachgemäße Bedienung der Aufzüge (z. B. Aufzugstüren werden über längere Zeit durch einen Koffer o. Ä. blockiert), Vandalismus sowie Materialermüdung (Verschleiß) und Materialfehler (Fabrikationsfehler) die häufigsten Ursachen für Ausfälle von Aufzügen.

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)?

Bundesland	Bahnhofskategorie	Anzahl Stationen	Taktile Weg zum Bahnsteig	Akustische Fahrgastinformation	Taktile Blindenleitstreifen an allen Bahnsteigen	Stationen mit taktilen Handlaufschildern / Stationen mit Treppen und/oder Rampe
Gesamt		5.364	2.220	5.330	2.917	247/3.839
	1 / 2	107	35	107	51	4/106
	3	266	108	266	149	19/263
	4 / 5	1.602	702	1.594	916	116/1.513
	6 / 7	3.389	1.375	3.363	1.801	108/1.957
Baden-Württemberg		685	242	685	372	30/523
	1 / 2	13	5	13	2	0/13
	3	47	14	47	14	1/47

Bundesland	Bahnhofs-kategorie	Anzahl Stationen	Taktiles Weg zum Bahnsteig	Akustische Fahrgast-information	Taktiles Blindenleitstreifen an allen Bahnsteigen	Stationen mit taktilen Handlaufschildern / Stationen mit Treppen und/oder Rampe
	4 / 5	214	67	214	94	15/193
	6 / 7	411	156	411	262	14/270
Bayern		916	324	905	427	55/668
	1 / 2	13	1	13	6	0/13
	3	47	21	47	28	3/45
	4 / 5	272	117	267	131	18/261
	6 / 7	584	185	578	262	34/349
Berlin		133	65	133	116	14/132
	1 / 2	11	1	11	8	0/11
	3	10	1	10	6	0/10
	4 / 5	108	62	108	99	14/107
	6 / 7	4	1	4	3	0/4
Brandenburg		308	139	308	204	15/201
	1 / 2	3	1	3	3	0/3
	3	13	3	13	8	0/13
	4 / 5	66	39	66	51	4/59
	6 / 7	226	96	226	142	11/126
Bremen		16	11	16	10	3/16
	1 / 2	1	1	1	1	0
	3	1	1	1	1	0
	4 / 5	11	9	11	8	3/11
	6 / 7	3	0	3	0	0/3
Hamburg		56	6	56	36	1/55
	1 / 2	4	0	4	2	0/4
	3	8	1	8	5	0/8
	4 / 5	41	5	41	28	0/41
	6 / 7	3	0	3	1	1/3
Hessen		426	143	425	191	7/314
	1 / 2	9	2	9	2	0/8
	3	23	5	23	12	1/23
	4 / 5	168	50	168	70	4/156
	6 / 7	226	86	225	107	2/127
Mecklenburg-Vorpommern		178	107	177	134	7/59
	1 / 2	1	0	1	1	0
	3	7	6	7	6	1/7
	4 / 5	26	18	26	21	5/21
	6 / 7	144	83	143	106	1/30
Niedersachsen		358	214	355	266	21/323
	1 / 2	9	3	9	6	0/9
	3	14	11	14	13	2/14
	4 / 5	118	87	118	99	12/117
	6 / 7	215	113	214	148	7/183
Nordrhein-Westfalen		700	277	695	323	38/490
	1 / 2	23	12	23	10	3/23
	3	41	19	41	24	4/41
	4 / 5	264	104	264	132	16/248
	6 / 7	372	142	367	157	15/178

Bundesland	Bahnhofs-kategorie	Anzahl Stationen	Taktiler Weg zum Bahnsteig	Akustische Fahrgast-information	Taktiler Blindenleitstreifen an allen Bahnsteigen	Stationen mit taktilen Handlaufschildern / Stationen mit Treppen und/oder Rampe
Rheinland-Pfalz		418	197	414	210	11/330
	1 / 2	7	4	7	4	0/7
	3	12	9	12	10	1/12
	4 / 5	105	52	105	55	7/103
	6 / 7	294	132	290	141	3/208
Saarland		77	34	72	35	6/61
	1 / 2	1	1	1	1	0
	3	6	1	6	1	1/6
	4 / 5	17	7	14	6	4/16
	6 / 7	53	25	51	27	1/38
Sachsen		397	190	397	202	10/242
	1 / 2	4	2	4	1	0/4
	3	8	4	8	4	0/8
	4 / 5	91	54	91	62	5/85
	6 / 7	294	130	294	135	5/145
Sachsen-Anhalt		285	125	279	144	7/152
	1 / 2	2	1	2	1	0/2
	3	9	5	9	5	2/9
	4 / 5	38	12	38	20	4/35
	6 / 7	236	107	230	118	1/106
Schleswig-Holstein		137	46	137	97	14/110
	1 / 2	4	1	4	2	1/4
	3	10	2	10	6	2/9
	4 / 5	38	11	38	28	2/35
	6 / 7	85	32	85	61	9/62
Thüringen		276	100	276	150	8/162
	1 / 2	2	0	2	1	0/2
	3	10	5	10	6	1/10
	4 / 5	25	8	25	12	3/25
	6 / 7	239	87	239	131	4/125

Quelle: DB AG

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)?

Nach Auskunft der DB AG gibt es bei der DB Station&Service AG sowohl eine Organisationseinheit, die an der Ausgestaltung des Service der Mobilitätszentralen arbeitet, als auch eine Stelle, die für die bauliche Seite zur Umsetzung der Barrierefreiheit zuständig ist.

Die sieben Regionalbereiche der DB Station&Service AG setzen im stetigen Austausch mit der Kontaktstelle für Behindertenangelegenheiten des DB Konzerns die Konzepte zur Barrierefreiheit um.

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?

Für die Herstellung der Barrierefreiheit im Bereich des Schienenverkehrs sind die Eisenbahnen des Bundes und nichtbundeseigene Eisenbahnverkehrsunternehmen zuständig. Im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur ist ein Referat für die Grundsatzfragen und Koordinierung der Angelegenheiten von Personen mit eingeschränkter Mobilität zuständig. In der Abteilung Eisenbahn werden Rechtsnormen einschließlich internationaler Normen der Eisenbahntechnik, des Eisenbahnbetriebs und der Betriebssicherheit mit Grundsatzangelegenheiten und Weiterentwicklung der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) bearbeitet, dies umfasst auch das Thema Barrierefreiheit.

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)?

Die Fragen 15 und 16 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach Auskunft der DB AG sind die Reisendenzahlen in den derzeit zehn größten Bahnhöfen seit dem Jahr 2010 insgesamt um ungefähr 550.000 Reisende pro Tag gestiegen.

Dies schließt reine Nah- oder Fernverkehrsverbindungen oder gemischte Reiseketten ein.

In der Tabelle ist die relative Entwicklung je Bahnhof seit 2010, jeweils indiziert auf 100 Reisende dargestellt:

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Berlin Hbf	100	103	106	104	108	115	123	133	144	154
München Hbf	100	100	104	107	108	114	120	126	139	147
Frankfurt (M) Hbf	100	101	105	104	99	109	115	119	121	127
Hamburg Hbf	100	102	102	103	101	109	119	127	131	137
Stuttgart Hbf	100	102	106	105	107	109	112	117	119	121
Köln Hbf	100	101	96	94	94	97	107	114	119	116
Hannover Hbf	100	101	104	104	107	109	112	118	118	123
Frankfurt (M) Flughafen	100	104	113	120	130	126	135	145	160	163
Mannheim Hbf	100	103	106	105	106	114	119	129	135	136
Nürnberg Hbf	100	102	106	106	106	110	120	121	136	146

Quelle: DB AG

Erfasst wird jeweils der erste Einstieg in einen Fernverkehrszug auf einer Reise. Dabei spielt es keine Rolle, ob vorher möglicherweise ein Nahverkehrszug verwendet wurde.

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)?

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

Nach Auskunft der DB AG besitzen die neuen Intercity-2-Züge des Herstellers Stadler der Baureihe BR 4110 55er Einstiege. Es gibt bei diesen Fahrzeugen einen Wagen mit einer Rampe, die mit über 10° einen Einstieg ermöglicht. Von den 44 Intercity-2-Zügen des Herstellers Bombardier haben die Steuerwagen eine Einstiegshöhe von 0,6 m über der Schienenoberkante. Die DB Fernverkehr AG verwendet aktuell eine manuelle Rampe für diese Züge.

Bei der DB Regio AG sind 20 Doppelstockwagen des Typs Do94 mit einer Rampenneigung von 15°, Tendenz abnehmend, ausgestattet. Bei den Dosto-Wagen Do2010 sind 89 mit einer Rampenneigung von 8,5° zum Einstieg und 10,5° Neigung zum Unterflurbereich ausgestattet.

Bis Ende 2021 sollen noch 25 weitere Intercity 2 (Firma Bombardier) an DB Fernverkehr AG ausgeliefert werden. Im Jahr 2021 werden außerdem acht sechsteilige Intercity 2 vom Fahrzeughersteller Stadler Rail (KISS) ausgeliefert. Die Ausgestaltung – und damit auch die Auslegung der Barrierefreiheit – für Fahrzeuge im Regionalverkehr hängt maßgeblich von den Anforderungen der Bestellorganisationen für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) ab. DB Regio AG beschafft aktuell 18 vierteilige Triebzüge des Lieferanten Stadler, Typ „KISS“ optimiert für 0,76 m hohe Bahnsteige für das Elektronetz Schleswig-Holstein Ost zur Auslieferung für das Jahr 2022. Diese Fahrzeuge bieten einen barrierefreien Zustieg und entsprechen den Normen und Gesetzen hinsichtlich der Barrierefreiheit sowie den Anforderungen des Aufgabenträgers. Aktuell werden 15 vierteilige Triebzüge des Lieferanten Siemens, Typ „Desiro HC“ optimiert für 0,55 m hohe Bahnsteige für das Netz „Rheintal, Los 1“ in Baden-Württemberg ausgeliefert.

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)?

Nach Auskunft der DB AG sollen perspektivisch auf den Strecken, bei denen noch Intercity-Wagenzüge eingesetzt werden, entweder ICE oder doppelstöckige Intercity-2-Fahrzeuge verkehren – insofern ist bei den IC-Linien des Flächennetzes in den kommenden Jahren von einem zunehmenden Einsatz von

Dosto-Wagen auszugehen. Das Thema Barrierefreiheit spielt für die DB AG bei der Fahrzeugbeschaffung eine wichtige Rolle, beispielsweise wird bei den bestellten einstöckigen ECx-Zügen („Eurocity-Nachfolger“) der barrierefreie Zustieg an allen Türen möglich sein. Über den Fahrzeugeinsatz im Regionalverkehr entscheiden die Aufgabenträger des SPNV.

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?

Die Federführung für die Erstellung oder Änderung der Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) liegt bei der Eisenbahnagentur der Europäischen Union (englisch: European Union Agency for Railways (ERA)). Bei der Erstellung der TSI Zugänglichkeit für Menschen mit Behinderung und Menschen mit eingeschränkter Mobilität (PRM) sind die europäischen Behindertenverbände eingebunden, die mit den jeweiligen nationalen Behindertenverbänden in Kontakt stehen.

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?

Nach Auskunft der DB AG liegen bei der DB Regio AG folgende Verhältnisse vor:

Die Fußbodenhöhe des Unterstocks über Schienenoberkante (ü. SO) beträgt für alle Fahrzeuge 0,44 m, die Fußbodenhöhe des Zwischenstock beträgt für alle Fahrzeuge 1,15 m.

Der Höhenunterschied zwischen den Bahnsteigen mit einer Höhe von 0,55 m und den Doppelstockwagen mit 60er Einstieg beträgt 0,05 m, der Höhenunterschied zwischen den Bahnsteigen mit einer Höhe von 0,76 m und diesen Fahrzeugen beträgt 0,16 m, der Höhenunterschied von Einstieg zum Unterstock beträgt 0,16m bzw. bis zur Mitte des Einstiegs 0,8 m (Do Steuerwagen mit Überfahrbücke).

Der Höhenunterschied von Unterstock (0,44 m) zum Zwischenstock (1,15 m) beträgt 0,71 m (Rampe und 3 Stufen).

Bei der DB Fernverkehr AG liegen für die Intercity-2-Fahrzeuge der verschiedenen Hersteller folgende Daten vor:

Einstiegshöhe ü SO	Gang Unterstock ü SO	Gang Oberstock ü SO	Mittelgeschoss ü SO
0,548m	0,44m	2,515m	1,42m

Quelle: DB AG für Intercity 2 (Stadler)

Einstiegshöhe ü SO	Fußboden Unterstock ü SO	Fußboden Oberstock ü SO	Fußboden Mittelgeschoss ü SO
0,6m	0,44m	2,5m	1,302m

Quelle: DB AG für Intercity 2 (Bombardier)

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?

Nach Auskunft der DB AG gibt es drei Rampen vom Einstieg bis in den Unterflurbereich.

23. Wie hoch ist die minimale Kopfhöhe im Einstiegsbereich dieser Dosto-Wagen?

Nach Auskunft der DB AG beträgt die minimale Kopfhöhe bei den Intercity 2 des Herstellers Stadler 1,77 m. Bei den Intercity 2 des Herstellers Bombardier beträgt die Höhe der Fahrgasträume 2 m.

Bei der DB Regio AG beträgt die minimale Kopfhöhe ca. 1,92 m.

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

Gibt es internationale 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)?

Nach Auskunft der DB AG werden bei der DB Fernverkehr AG die Intercity-2-Züge des Herstellers Stadler erst seit Anfang März eingesetzt. Erfahrungswerte liegen noch nicht vor.

Bei der DB Regio AG handelt es sich um das erste Fahrzeug mit dieser Einstiegshöhe. Die Züge werden voraussichtlich ab Dezember 2022 eingesetzt.

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?

Nach Auskunft der DB Regio AG gibt es Überlegungen des Aufgabenträgers Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein GmbH (NAH.SH GmbH), ein solches Mockup zu bauen. Hintergründe zu Zeiten und Umfängen sind der DB Regio AG nicht bekannt.

Im Übrigen liegen der Bundesregierung keine weiteren eigenen Erkenntnisse vor.

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

Hierzu liegen der Bundesregierung keine eigenen Erkenntnisse vor.

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?

Nach Auskunft der DB AG ist die Kapazität unter Berücksichtigung geforderter Komfortmerkmale ein zentrales Kriterium für die Bestellung neuer Fahrzeuge. Die DB Fernverkehr AG hat zugesagt, bei künftigen Beschaffungen von neu konstruierten Zügen des Personenfernverkehrs die Ausrichtung auf 76er Bahnsteige einzuhalten.

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)?

Nach Auskunft der DB AG haben die Bestandsfahrzeuge der DB Fernverkehr AG eine Fußbodenhöhe von 1,21 m bis 1,27 m über Schienenoberkante.

Die Bereiche Oberdeck/Unterdeck in Doppelstockfahrzeugen Intercity 2 mit derzeit 53 Einheiten weichen hiervon ab.

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)?

	Fußbodenhöhe ü SO	Fahrzeuge im Einsatz bis Ende 2024
Intercity 2	Einstiegshöhe 0,6m Unterstock 0,44m Oberstock 2,5m Mittelstock 1,302m	69
ECx	770mm	23
KISS	Einstiegshöhe 0,548m Unterstock 0,44m Oberstock 2,515m Mittelstock 1,42m	17
ICE 4	1,22m	137

Quelle: DB AG

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?

Nach Auskunft der DB AG sollen die ECx-Züge des spanischen Herstellers Talgo auf der Strecke zwischen Amsterdam und Berlin sowie auf touristischen Strecken unter anderem nach Oberstdorf und Westerland/Sylt eingesetzt werden. 23 Fahrzeuge sind bestellt, der Rahmenvertrag sieht bis zu 100 Fahrzeuge vor.

In den Zügen gibt es an den Endwagen jeweils eine Stufe in einen Hochflurbereich, ansonsten ist der ganze Zug Niederflur. Es gibt weder innerhalb des Zuges noch im Einstiegsbereich Rampen, da diese nicht notwendig sind.

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?

Nach Auskunft der DB AG besitzt der Giruno der SBB je Fahrzeugseite zwei Einstiege mit Außentritt auf 0,567 m über Schienenoberkante und anschließender Rampe im Fahrzeug auf 0,682 m Fußbodenhöhe. Die weiteren Einstiege besitzen einen Außentritt auf 0,765 m über Schienenoberkante und anschließender Rampe im Fahrzeug auf 0,88 m Fußbodenhöhe. Davon sind zwei Einstiege pro Seite entsprechend den Kriterien und Anforderungen an die Barrierefreiheit auf den Grundlagen und Maßstäben der Verordnung (EU) Nr. 1300/2014 über die technischen Spezifikationen für die Interoperabilität bezüglich der Zugänglichkeit des Eisenbahnsystems der Union für Menschen mit Behinderungen und Menschen mit eingeschränkter Mobilität (TSI PRM) gestaltet. Die Fußbodenhöhen im Fahrzeug variieren zwischen 0,95 m und 1,2 m über Schienenoberkante und sind über Rampen verbunden mit einer Steigung von 12 Prozent – auch im rollstuhlgerechten Bereich.

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)?

Name / RB	S-Bahn-Netze	S-Bahn-ähnliche-Netze*
RB-M	Rhein-Main Rhein-Neckar (-> SW)	RegioTram Kassel
RB-N	Hamburg	S-Bahn Hannover Regio-S-Bahn-Bremen
RB-O	S-Bahn Berlin S-Bahn Rostock Mitteldeutsche S-Bahn (Federführung im RB SO)	keine

Name / RB	S-Bahn-Netze	S-Bahn-ähnliche-Netze*
RB-S	S-Bahn München S-Bahn Nürnberg	keine
RB-SO	Mitteldeutsches S-Bahn-Netz (S-Bahn Leipzig – Halle) S-Bahn Dresden S-Bahn Mittelelbe (S-Bahn Magdeburg)	Chemnitzer Modell
RB-SW	S-Bahn Rhein-Neckar S-Bahn Stuttgart	Breisgau-S-Bahn Ortenau-S-Bahn
RB-W	S-Bahn Rhein-Ruhr S-Bahn Köln	keine

* Die Straßenbahn Nordhausen (mit Übergang auf das HSB-Streckennetz) und das Zwickauer Modell (Übergang von Vogtlandbahn-Zügen auf das Straßennetz) sind nicht eingetragen, da es sich um einzelne Linien handelt.

Quelle: DB AG

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)?

Stadtschnellbahnen (S-Bahnen) sind in Bezug auf die Bahnsteighöhe nach § 13 Absatz 1 EBO definiert. Bahnsteige, an denen ausschließlich Stadtschnellbahnen halten, sind auf eine Bahnsteighöhe von 0,96 m auszulegen.

Bei gemischten Verkehren (S-Bahn und Regionalverkehr) werden die Bahnsteige mit der Regelbahnsteighöhe von 0,76 m ausgeführt.

Zu den klassischen Stadtschnellbahnen nach EBO mit entsprechenden Bahnsteighöhen gehören: Hamburg (96 cm), Berlin (96 cm), Köln (96 cm), Stuttgart (96 cm), München (96 cm) und Frankfurt (96 cm).

Nach Auskunft der DB AG unterscheiden sich die S-bahnähnlichen Systeme hinsichtlich des Betriebsprogramms von den klassischen S-Bahnsystemen, da diese wesentlich längere Zugfolgezeiten (in der Regel 20 Minuten Taktfolge) aufweisen. Diese Netze werden mit Standardfahrzeugen des Regionalverkehrs betrieben.

Region	Vertragsbezeichnung	Maßgebliche Bahnsteighöhe (m)
BW	Netz 9a Breisgau Ost-West (Teil der Breisgau S-Bahn 2020)	0,55
BY	S-Bahn Nürnberg – Los 1	0,76
BY	S-Bahn Nürnberg – Los 2	0,76
BY	Nürnberger S-Bahn S6	0,76
HH	S-Bahn Hamburg	0,96
M	S-Bahn Rhein-Neckar Los 1	0,76
M	Netz 6b – S-Bahn Rhein-Neckar	0,76
N	S-Bahn Hannover	0,76
NO	Warnow (S-Bahn Rostock enthalten ab 09.12.2012)	0,55
NW	Verkehrsleistungen ZV NVR (S-Bahn)	0,96
NW	S5/S8 NRW	0,76
NW	S1/S4 (Notvergabe NRW)	0,96
NW	Verkehrsvertrag VRR, nur noch Linien S 6, S 11, S 68 enthalten (Vertrag zur außergerichtlichen Beilegung der anhängigen Rechtsstreitigkeiten) darin enthalten S-Bahn Rhein-Ruhr	0,96

Region	Vertragsbezeichnung	Maßgebliche Bahnsteighöhe (m)
SB	Teilnetz Ring	0,96
SB	Übergangsvertrag Teilnetz Ring	0,96
SB	Übergangsvertrag Teilnetze Nord-Süd und Stadtbahn	0,96
SBF	2015 S-Bahn Teilnetz Kleyer (S-Bahn Rhein-Main)	0,96
SBF	2015 S-Bahn Teilnetz S2 (S-Bahn Rhein-Main)	0,96
SBF	2015 S-Bahn Teilnetz Gallus (S-Bahn Rhein-Main)	0,96
SBM	Übergangsvertrag S-Bahn München	0,96
SBS	S-Bahn Stuttgart (2. Veröffentlichung) – Los 1 und Los 2	0,96
SO	S-Bahn Netz Dresden (VVO-Binnenverkehre)	0,55
SO	MDSB I – Los A	0,55
SO	MDSB I – Los B	0,55
SO	Elektronetz Nord Sachsen-Anhalt (ENORM) [S-Bahn Mittelbe enthalten, Magdeburg – Schönebeck (S), Schönebeck – S.Salzelmen (S), Wolmirstedt – Magdeburg (S), Zielitz – Wolmirstedt (S)]	0,55
SO	Mitteldeutsches S-Bahn-Netz II (MDSB II)	0,55

Quelle: DB AG

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)?

Die Verantwortung für die Einstiegshöhen der Züge liegt bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen und den die Regionalverkehre bestellenden Aufgabenträgern.

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)?

Die Fragen 35 und 36 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Bundesland	Aktive Bahnsteige Summe	Anzahl aktive Bahnsteige je Bahnsteighöhe				
		<0,38m	0,38m	0,55m	0,76m	0,96m
gesamt	9.234	1.772	1.511	2.441	2.737	707
Baden-Württemberg	1.277	214	223	423	338	79
Bayern	1.585	381	376	246	412	163
Berlin	209	0	0	7	37	118
Brandenburg	512	125	26	139	185	26
Bremen	27	1	4	0	22	0
Hamburg	81	0	1	0	19	61

Bundesland	Aktive Bahnsteige Summe	Anzahl aktive Bahnsteige je Bahnsteighöhe				
		<0,38m	0,38m	0,55m	0,76m	0,96m
gesamt	9.234	1.772	1.511	2.441	2.737	707
Hessen	790	175	132	165	247	70
Mecklenburg-Vorpommern	279	54	39	168	18	0
Niedersachsen	642	46	65	161	369	1
Nordrhein-Westfalen	1.175	128	160	42	665	180
Rheinland-Pfalz	719	178	119	252	170	0
Saarland	119	36	14	48	21	0
Sachsen	663	215	100	323	25	0
Sachsen-Anhalt	490	89	118	218	65	0
Schleswig-Holstein	217	3	41	33	131	9
Thüringen	449	127	93	216	13	0

Quelle: DB AG, Stand: 2. Dezember 2019

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?

Nach Auskunft der DB AG liegen zu dem Ausbaugrad keine Daten vor.

Die landes- und regionalspezifischen Zielhöhen der Nachbarländer Deutschlands zeigt die nachfolgende Übersicht:¹



Quelle: DB AG

¹ Die farbige Darstellung der Abbildung ist auf Bundestagsdrucksache 19/8841 auf der Internetseite des Deutschen Bundestages abrufbar.

38. Gibt es eine gemeinsame Strategie der Bundesregierung mit den Nachbarländern, um im grenzüberschreitenden Fernverkehr und Regionalverkehr zu barrierefreien Einstiegen und Ausstiegen zu kommen?

Nein, aber zusätzlich zu den Initiativen der DB AG findet in der UIC PASSAGE Gruppe (Passenger Accessibility Solutions Support and Action Group for Europe) ein professioneller Austausch rund um die Barrierefreiheit zwischen den europäischen Bahnen statt. Es sollen nationale und transnationale Arbeitsfelder und Lösungen erarbeitet werden. Ein Erfolg war die Einführung des PRM ABT Tools, welches internationalen Reisenden die Buchung von Mobilitätsservices (wie beispielsweise Einstiegshilfen) ermöglicht, indem die verschiedenen Service Center der Bahnen direkt miteinander verknüpft werden.

39. Welche Bundesländer haben in den vergangenen zehn Jahren im Regionalverkehr verstärkt auf die Bahnsteighöhe 55 cm, welche auf 76 cm ausgebaut?

Nach Auskunft der DB AG wurden von 2009 bis 2019 bundesweit 52 Prozent aller Bahnsteige mit den Regelbahnsteighöhen 0,76 und 0,96 m ausgebaut, das sind die Bahnsteige der DB Station&Service AG mit einem Reisendenanteil von 84 Prozent. Von der Gesamtzahl der Bahnsteige wurden 48 Prozent in der von der Regelhöhe abweichenden Bahnsteighöhe 0,55 m errichtet. Bei diesen Bahnsteigen beträgt der Reisendenanteil 16 Prozent.

Dabei haben in den letzten zehn Jahren außerhalb der 0,96 m S-Bahn Netze die Länder Nordrhein-Westfalen, Schleswig-Holstein, Berlin, Hamburg, Bremen den Ausbau auf 0,76 m vorangetrieben.

In Baden-Württemberg, Bayern, Brandenburg, Hessen, Niedersachsen, Rheinland-Pfalz und Saarland wurde streckenbezogen auf 0,55 m oder 0,76 m ausgebaut. Mecklenburg-Vorpommern, Sachsen, Sachsen-Anhalt, Thüringen haben bevorzugt auf 0,55 m Bahnsteighöhe 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 weiternutzen zu können?

Nach Auskunft der DB AG sollen im Rahmen des Bahnsteighöhenkonzepts Vereinbarungen über die Zielhöhen von Strecken mit den Ländern abgeschlossen werden. Dabei regeln die Vereinbarungen, wie die Migrationsphase unter Berücksichtigung von fahrzeugseitigen und baulichen Maßnahmen an der Infrastruktur gestaltet werden soll. In den Bundesländern Bayern, Baden-Württemberg, Sachsen, Sachsen-Anhalt, Thüringen, Niedersachsen, Nordrhein-Westfalen, Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern wird an Migrationskonzepten gearbeitet. In einigen Bundesländern wie z. B. Bremen, Hamburg und Berlin besteht keine Notwendigkeit, Migrationskonzepte zu erstellen.

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?

Nach Auskunft der DB AG wurden die Anforderungen der TSI PRM (2008) zur Barrierefreiheit direkt nach in Kraft treten in allen, auch in bereits laufenden Projekten umgesetzt, sofern diese noch nicht enthalten waren. Der aktuelle nationale Umsetzungsplan zur TSI PRM von 2017 wurde in der TSI PRM 2015 von der EU gefordert, damit die Mitgliedstaaten eine Strategie zur Umsetzung der Anforderung an die Barrierefreiheit aufzeigen.

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)?

Nach Auskunft der DB AG wird keine Möglichkeit gesehen, die Aufgabenträger oder die damit verbundenen Eisenbahnverkehrsunternehmen zum Einsatz passender Fahrzeuge zu verpflichten.

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?

Die Eisenbahnen (EIU und EVU) sind gemäß § 2 Absatz 3 EBO verpflichtet, Programme zur Gestaltung von Bahnanlagen und Fahrzeugen zu erstellen. Diesen Anforderungen kommt die DB AG mit dem Programm zur Barrierefreiheit nach.

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?

Überlegungen zur Einführen von zwei Regelhöhen teilt die DB AG nach ihrer Auskunft auf Grund der dauerhaften Einschränkungen der Barrierefreiheit und der betrieblichen Einschränkungen fachlich nicht. Nach ihrer Auffassung führen zwei Regelhöhen zu Höhensprüngen auf überregionalen Strecken, so dass Reisende bei Ein- oder Ausstieg eine Stufe überwinden müssen. Durch die feste Zuordnung von Strecken zu Bahnsteigen könnte nach ihrer Auffassung die betriebliche Flexibilität behindert werden, was sich negativ auf die Netzkapazität auswirkt. Änderungen in Betriebskonzepten werden dadurch erschwert.

Die Bundesregierung beabsichtigt derzeit nicht, eine weitere Regelbahnsteighöhe in der EBO anzuerkennen. Über den durch den Bundesrat eingebrachten Änderungsvorschlag (BR-Drs-388-19) wurde im Bundestag noch nicht entschieden.

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?

Nach Auskunft der DB AG sind Linien mit unterschiedlichen Bahnsteighöhen nur dann im Endausbau barrierefrei, wenn die Bahnsteige voneinander getrennt („separiert“) werden und die Fahrzeuge mit den verschiedenen Einstiegshöhen an den passenden Bahnsteigen halten. Eine solche Separierung in den Knoten ist komplex und schränkt die betriebliche Flexibilität ein.

Dauerhaft durchgehend barrierefreie Reiseketten können nur dann gewährleistet werden, wenn im Netz mit überregionalem Verkehr (außerhalb S-Bahn) eine einheitliche Bahnsteigregelhöhe von 0,76 m realisiert ist. Fast alle großen Knoten in Deutschland verfügen über 0,76 m Bahnsteige, etwa 82 Prozent der Fahrgäste – außerhalb der 0,96 m S-Bahn-Systeme – nutzen heute 0,76 m Bahnsteige. Daher ist mit der Bahnsteighöhe von 0,76 m barrierefreies Reisen mit niveaugleichem Ein- und Ausstieg mittelfristig bei geeigneten Fahrzeugen für die überwiegende Zahl der Reisenden auch überregional möglich.

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)?

Die Fragen 46 und 47 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach Auskunft der DB AG gibt es zwei unterschiedliche Typen von Bahnsteigen mit unterschiedlichen Höhen:

- a) Bahnsteige mit unterschiedlichen Bahnsteighöhen durch Längsteilung über die jeweils komplette Bahnsteignutzlänge oder
- b) Bahnsteige mit unterschiedlichen Bahnsteighöhen innerhalb der Bahnsteignutzlänge durch Querteilung.

Der Fall a) wurde bei ca. 50 Bahnsteigen (überwiegend in Knoten mit 0,96 m und 0,76 m Linien) realisiert. Die Bahnsteiglängsteilung kann nur bei Vorliegen der verkehrlichen Voraussetzungen im Ausnahmefall mit durchgehenden Längsstufen realisiert werden (Beispiel: Tutzing). Beim Neubau können in einigen Fällen die beiden Gleisgradienten so angepasst werden, dass trotz unterschiedlicher Bahnsteighöhen an den Kanten eine Bahnsteigfläche ohne Längsstufe realisierbar ist (Beispiel Geltendorf).

Der Fall b) Bahnsteige mit unterschiedlichen Höhenabschnitten (0,76 m und 0,55 m) durch Querteilung kommen nur vereinzelt vor (z. B. Karlsruhe-Durlach).

Das Bahnsteighöhenkonzept der DB AG (Stand 2019) sieht „Kombibahnsteige“ als eine mögliche Migrationslösung für Strecken mit der Zielhöhe 0,76 m vor, wenn dort noch längerfristig Fahrzeuge mit 0,6 m Einstiegshöhe eingesetzt werden sollen. Untersuchungen und Planungen zu Kombibahnsteigen laufen derzeit z. B. in Baden-Württemberg, Hessen und Sachsen-Anhalt.

Bahnsteige mit Höhenveränderung durch Anpassung der Gleislage kommen nur vereinzelt und meistens bei vollständigen Streckenneubauten vor. In der Regel führt die Anpassung von Gleisgradienten im Bestand auf Grund der langen erforderlichen Rampen zu erheblichen Eingriffen bis zur Lageänderung von Weichen und Bahnübergängen, mit erheblicher Kostenwirkung. Untersuchungen wurden im Bereich Rhein-Ruhr durch den Aufgabenträger VRR durchgeführt.

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?

Nach Auskunft der DB AG stehen personenbediente Hublifte und mobile Rampen/Überfahrbleche an 389 Bahnhöfen zur Verfügung. An diesen Bahnhöfen gibt es insgesamt 1.437 Bahnsteigkanten. Davon sind 211 Bahnsteigkanten mit einer Höhe von 0,55 m und 793 Bahnsteigkanten mit einer Höhe von 0,76 m. Die übrigen 433 Bahnsteigkanten haben eine kleinere oder größere Höhe.

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?

Die Fragen 49 und 50 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach Auskunft der DB AG setzt sie an großen Bahnhöfen, wichtigen Umsteigepunkten und touristisch bedeutenden Orten Servicepersonal ein, das den Bedarf nach persönlichem Service abdeckt. An allen Bahnhöfen – auch ohne Personal – informiert sie darüber hinaus über Aushänge, Fahrpläne oder elektronische Anzeiger. Außerdem nutzen immer mehr Kunden Angebote wie den DB Navigator oder www.bahn.de zu ihrer Information. Auskünfte über Servicezeiten, zu denen die DB Station&Service AG Mobilitätshilfeleistungen ermög-

licht, werden in den veröffentlichten Zugangsregeln der Mobilitätsservice-Zentrale gegeben.

Die Dimensionierung der Serviceangebote erfolgt jährlich im Rahmen der Planung nach verschiedenen Parametern wie Anzahl der Mobilitätshilfen und Reisende, Verspätungen, infrastrukturelle Gegebenheiten. Nach diesen Parametern werden auch die Servicezeiten festgelegt, um einer größtmöglichen Anzahl von Reisenden bei Bedarf Service anbieten zu können.

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?

Nach Auskunft der DB AG stellt sie an rund 170 Bahnhöfen mit stationärem Servicepersonal und an rund 130 Bahnhöfen mit mobilen Einsatzteams den Mobilitätsservice sicher, bei denen es auch zum Einsatz von Dienstleistern kommen kann. Ein Monitoring gibt es hierfür nicht.

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 anfahrenden Wagen?

Studien hierzu sind der Bundesregierung nicht bekannt.

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?

Nach Auskunft der DB AG ergeben sich Verpflichtungen für Hilfeleistungen aus der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007. Versicherungsschutz besteht für das Servicepersonal beim Ausüben der Servicetätigkeit über die Betriebshaftpflichtversicherung.

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)?

Nach Auskunft der DB AG sind Bahnhöfe, an denen kein Mobilitätsservice der DB Station&Service AG angeboten wird, Stationen, die nicht mit Servicepersonal der DB Station&Service AG ausgestattet sind. Hierfür liegen dann keine Bestellungen für Hilfeleistungen durch die DB Station&Service AG vor.

Im Übrigen wird auf die Anlage verwiesen.

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)?

Bei der LuFV-finanzierten Bestandserneuerung/Ersatzinvestition von Anlagen der Bahnhöfe der DB Station&Service AG werden die neuen bzw. erneuerten Anlagen entsprechend den Gesetzen und technischen Baubestimmungen barrierefrei gestaltet. Die Maßnahmen der barrierefreien Gestaltung erfolgen im Rahmen der Bestandserneuerung/Ersatzinvestition von Anlagen. Eine gesonderte Kostenaufschlüsselung ist daher nicht möglich.

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)?

In der EBO wurden den Eisenbahnunternehmen keine konkreten Zielvorgaben zur Herstellung der Barrierefreiheit festgeschrieben. Dadurch wurden den Eisenbahnunternehmen Spielräume offen gehalten, um sie nicht finanziell zu überfordern.

Auch nach Auskunft der DB AG lässt sich aufgrund der unterschiedlichen Bahnsteiginfrastruktur (die Höhe der Bahnsteige liegt in Deutschland zwischen 0,38 und 0,96 m, bei Neu- und Umbauten wird in der Regel auch die Regelbahnsteighöhe von 0,76 m über Schienenoberkante angesetzt) sowie des unterschiedlichen Zugmaterials im Nah- und Fernverkehr, eine konkrete Jahreszahl nicht benennen. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 6 verwiesen.

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?

Die weitere Verbesserung des barrierefreien Zugangs zum Eisenbahnsystem ist Ziel des Bundes. Für die Gestaltung und Bestellung der Fahrzeuge sind die jeweiligen Eisenbahnverkehrsunternehmen zuständig.

Nach Auskunft der DB AG verfügen rund 90 Prozent der Fahrzeuge der DB Regio AG über fahrzeuggebundene Ein-/Ausstiegshilfen. Die dabei eingesetzten Komponenten sind unterschiedlich und reichen von Ausfahrtritten über auslegbare Rampen bis hin zu fest installierten Hubliften an Bord. So ist gewährleistet, dass auch Kunden im Rollstuhl einen barrierearmen Zugang in die Züge der DB Regio AG erhalten. Perspektivisch und orientiert an den kommenden Ausschreibungen und Verkehrsverträgen wird der Anteil der barrierefreien Fahrzeuge 100 Prozent erreichen – einschließlich Universaltoiletten und digitale Informationssysteme.

Da die Bestellorganisationen den Leistungsumfang in Verkehrsverträgen sehr genau vorgeben und die Spezifikationen der TSI PRM zugrunde legen, orientieren sich die von der DB Regio AG eingesetzten Fahrzeuge – eigene wie auch durch den Aufgabenträger überlassene – maßgeblich daran.

Auch die Fahrzeuge des Fernverkehrs haben den Vorgaben der TSI zu entsprechen.

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

Nach Auskunft der DB AG müssen die Bahnsteige mit einer Höhe von 0,55 m, die in der Regel unter 30 Jahre alt sind, aufgrund einer Lebensdauer von 70 Jahren noch nicht erneuert werden. Diese können auf 0,76 m aufgehöhht werden.

Bahnsteige mit einer Höhe von 0,38 m sind wesentlich älter und bedürfen einer grundlegenden Erneuerung mit den betroffenen Gewerken. Eine Aufhöhung um 0,2 oder 0,4 m ist nur in seltenen Einzelfällen technisch sinnvoll, außer es wurden vorab technische Vorkehrungen für eine spätere Aufhöhungen getroffen.

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)?

Nach Auskunft der DB AG umfassen die Bauprojekte neben der Erneuerung der Bahnsteige, die Herstellung der Barrierefreiheit und weitere zusammenhängende Maßnahmen. Projektkosten umfassen neben der Herstellung der Bahnsteighöhe weitere bauliche Ausführungen. Die verfügbaren Projektkosten geben keine Information darüber, welche finanziellen Mittel nur für die Aufhöhung der rund 1.300 Bahnsteige in den letzten zehn Jahren aufgebracht wurden.

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?

Nach Auskunft der DB AG wurden seit 2000 bis zu 150 Bahnsteige pro Jahr erneuert. Niedrige Bahnsteige wurden Zusammenhang aufgehöhht. Aufgeschlüsselte Daten liegen nicht vor.

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)?

Nach Auskunft der DB AG ist eine Aufhöhung von alten, niedrigen Bahnsteigen um 0,2 oder 0,4 m nur in seltenen Einzelfällen technisch sinnvoll; soweit vorab bereits technische Vorkehrungen für eine spätere Aufhöhung getroffen wurde.

Zu errichtende Bahnsteige mit einer Höhe von 0,55 m werden bereits so vorgeüstet, dass eine spätere Aufhöhung auf 0,76 m leicht möglich ist. Für einen

Bahnsteig mit einer repräsentativen Größe von ca. 1.000 m² werden durchschnittliche Kosten für die Aufhöhung von 0,55 m auf 0,76 m bei entsprechender Vorrüstung von ungefähr 0,13 Mio. Euro (Preisstand 2017, seitdem angestiegen) veranschlagt. Ist ein Bahnsteig nicht vorgerüstet, wird mit durchschnittlichen Kosten von ca. 0,32 Mio. Euro (Preisstand 2017) pro Bahnsteig bei einer repräsentativen Größe von ca. 1000 m² zu rechnen sein.

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)?

Nach Auskunft der DB AG sind die Kosten für die Erneuerung (einschließlich Aufhöhung und barrierefreier Gestaltung) von Bahnsteigen, die kleiner als 0,38 m sind und auf 0,55 m oder auf 0,76 m erhöht werden, gleich. Sie betragen inkl. der Herstellung der barrierefreien Zuwegung durchschnittlich 1,6 Mio. Euro.

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?

Nach Auskunft der DB AG gibt es keinen Unterschied, ob ein Höhenunterschied von 0,2 oder 0,4 m realisiert wird, solange ausreichend Platz für eine barrierefreie Anbindung z. B. an Türen von Empfangsgebäuden vorhanden ist. Bei senkrechten Höhengsprüngen ab 0,2 m ist ein Geländer (i. d. R. als Holmgeländer) erforderlich.

Anlage

Station	Mobilitätsservice
Aachen Hbf	Ja
Aalen	Ja
Alfeld(Leine)	Nein
Altenbeken	Ja
Andernach	Ja
Angermünde	Ja
Anklam	Ja
Ansbach	Ja
Aschaffenburg Hbf	Ja
Augsburg Hbf	Ja
Augustfehn	Nein
Bad Bentheim	Ja
Bad Bevensen	Nein
Bad Endorf	Nein
Bad Hersfeld	Nein
Bad Kleinen	Ja
Bad Krozingen	Nein
Bad Oeynhausen	Ja
Bad Reichenhall	Ja
Bad Reichenhall-Kir.	Nein
Bad Schandau	Nein
Bad Zwischenahn	Nein
Baden-Baden	Ja
Bamberg	Ja
Basel Bad Bf	Ja
Bayerisch Gmain	Nein
Bebra	Nein
Bensheim	Nein
Berchtesgaden Hbf	Nein
Bergen auf Rügen	ja
Berlin Gesundbrunnen	Ja
Berlin Hbf Lehrter Bf (unten)	Ja
Berlin Ostbahnhof	Ja
Berlin Ostkreuz	Ja
Berlin Südkreuz	Ja
Berlin Wannsee	Ja
Berlin Zoolg. Garten	Ja
Berlin-Charlottenbg.	Nein
Berlin-Spandau	Ja
Bielefeld Hbf	Ja

Bingen(Rhein) Hbf	Ja
Binz	Ja
Bischofswiesen	Nein
Bitterfeld	Ja
Bln Hbf Lehrter Bf	Ja
Böblingen	Nein
Bochum Hbf	Ja
Bondorf(b Herrenb)	Nein
Bonn Hbf	Ja
Bonn-Bad Godesberg	Nein
Boppard	Nein
Brandenburg Hbf	Nein
Braunschweig Hbf	Ja
Bremen Hbf	Ja
Bruchsal	Ja
Büchen	Ja
Buchloe	Ja
Bünde(Westf)	Nein
Bützow	Ja
Celle	Ja
Coburg	Ja
Cottbus	Ja
Crailsheim	Ja
Darmstadt Hbf	Ja
Delmenhorst	Ja
Dessau Hbf	Ja
Diepholz	Nein
Doberlug-Kirchhain N	Ja
Donauwörth	Ja
Dortmund Hbf	Ja
Dresden Hbf	Ja
Dresden-Neustadt	Ja
Duisburg Hbf	Ja
Düsseldorf Flughafen FernBhf	Ja
Düsseldorf Hbf	Ja
Eberswalde Hbf	Ja
Eisenach	Ja
Ellwangen	Nein
Elsterwerda	Ja
Elze(Han)	Nein
Emden Hbf	Ja
Engen	Nein
Erfurt Hbf	Ja
Ergenzingen	Nein

Erlangen	Ja
Essen Hbf	Ja
Eutingen im Gäu	Nein
F-Flughafen Fernbf.	Ja
Fischen	Ja
Flensburg	Ja
Flughafen Halle/Leipzig	Ja
Flughafen Köln-Bonn	Nein
Frankfurt(Main)Hbf	Ja
Frankfurt(Main)Süd	Nein
Frankfurt(Main)West	Nein
Frankfurt(Oder)	Ja
Freiburg(Brsg)Hbf	Ja
Freilassing	Ja
Friedberg(Hess)	Nein
Fulda	Ja
Gäufelden	Nein
Geilenkirchen	Nein
Geislingen(Steige)	Nein
Gelsenkirchen Hbf	Ja
Gera Hbf	Ja
Gießen	Ja
Göppingen	Nein
Göschwitz(Saale)	Nein
Gotha	Ja
Göttingen	Ja
Greifswald	Ja
Günzburg	Nein
Gütersloh Hbf	Ja
Hagen Hbf	Ja
Halle(Saale)Hbf	Ja
Hamburg Dammtor	Ja
Hamburg Hbf	Ja
Hamburg-Altona	Ja
Hamburg-Bergedorf	Ja
Hamburg-Harburg	Ja
Hamm(Westf)	Ja
Hanau Hbf	Ja
Hannover Hbf	Ja
Heide(Holst)	Ja
Heidelberg Hbf	Ja
Helmstedt	Nein
Herford	Ja
Hermsdorf-Klosterl	Nein
Herrenberg	Nein

Herzogenrath	Nein
Hildesheim Hbf	Ja
Homburg(Saar)Hbf	Ja
Horb	Nein
Hude	Nein
Husum	Ja
Immenstadt	Ja
Ingolstadt Hbf	Ja
Itzehoe	Ja
Jena Paradies	Ja
Jena West	Ja
Kaiserslautern Hbf	Ja
Karlsruhe Hbf	Ja
Karlsruhe-Durlach	Nein
Kassel-Wilhelmshöhe	Ja
Kaufbeuren	Ja
Kempten(Allgäu)Hbf	Ja
Kiel Hbf	Ja
Koblenz Hbf	Ja
Köln Hbf	Ja
Köln-Deutz	Ja
Königs Wusterhausen	Nein
Konstanz	Ja
Krefeld Hbf	Nein
Kreiensen	Nein
Kronach	Nein
Lahr(Schwarzw)	Nein
Langenhagen Mitte	Ja
Leer(Ostfriesl)	Ja
Leipzig Hbf	Ja
Lichtenfels	Ja
Limburg Süd	Ja
Lindau Hbf	Ja
Lingen(Ems)	Nein
Lippstadt	Ja
Lübben(Spreewald)	Nein
Lübbenau(Spreew)	Nein
Lübeck Hbf	Ja
Ludwigsburg	Nein
Ludwigslust	Nein
Lüneburg	Ja
Lutherst Wittenberg	Ja
Magdeburg Hbf	Ja
Mainz Hbf	Ja
Mannheim Hbf	Ja

Marburg(Lahn)	Ja
Marienhafe	Nein
Memmingen	Ja
Meppen	Nein
Minden(Westf)	Ja
Mönchengladbach Hbf	Ja
Montabaur	Ja
Mühlacker	Nein
Mülheim(Ruhr)Hbf	Ja
Müllheim(Baden)	Nein
München Hbf	Ja
München Ost	Ja
München-Pasing	Ja
Münster(Westf)Hbf	Ja
Naumburg(Saale)Hbf	Ja
Neumünster	Ja
Neustadt(Weinstr)Hbf	Ja
Neustrelitz Hbf	Nein
Niebüll	Ja
Nienburg(Weser)	Ja
Norddeich	Nein
Norddeich Mole	Ja
Norden	Nein
Northeim(Han)	Ja
Nürnberg Hbf	Ja
Oberhausen Hbf	Nein
Oberndorf(Neckar)	Nein
Oberstdorf	Ja
Offenburg	Ja
Oldenburg(Oldb)	Ja
Oranienburg	Nein
Osnabrück Hbf	Ja
Paderborn Hbf	Ja
Papenburg(Ems)	Nein
Pasewalk	Ja
Passau Hbf	Ja
Peine	Nein
Pforzheim Hbf	Ja
Plattling	Ja
Plochingen	Ja
Potsdam Hauptbahnhof	Ja
Prenzlau	Nein
Prien a Chiemsee	Ja
Radolfzell	Ja
Recklinghausen Hbf	Nein

Regensburg Hbf	Ja
Remagen	Ja
Rendsburg	Ja
Rheine	Ja
Rheydt Hbf	Nein
Ribnitz-Damgarten W	Ja
Riesa	Nein
Rosenheim	Ja
Rostock Hbf	Ja
Rottweil	Nein
Saalfeld(Saale)	Ja
Saarbrücken Hbf	Ja
Schorndorf	Nein
Schwäbisch Gmünd	Ja
Schwerin Hbf	Ja
Siegburg	Ja
Singen(Hohentwiel)	Ja
Soest	Ja
Solingen-Ohligs	Ja
Sonthofen	Ja
Spaichingen	Nein
Stadtroda	Nein
Steinach(b Rothenb)	Nein
Stendal	Ja
Stralsund	Ja
Straubing	Ja
Stuttgart Hbf	Ja
Sulz(Neckar)	Nein
Traunstein	Ja
Treuchtlingen	Ja
Treysa	Nein
Tuttlingen	Nein
Übersee	Nein
Uelzen	Ja
Ulm Hbf	Ja
Vaihingen(Enz)	Nein
Velgast	Ja
Verden(Aller)	Ja
Viersen	Nein
Wabern(Bz Kassel)	Nein
Wanne-Eickel Hbf	Nein
Warburg(Westf)	Nein
Waren(Müritz)	Ja
Weimar	Ja
Weinheim(Bergstr)	Nein

Weißfels	Nein
Westerland(Sylt)	Ja
Westerstede-Ocholt	Nein
Wiesbaden Hbf	Ja
Wiesloch-Walldorf	Nein
Wittenberge	Nein
Wolfsburg	Ja
Worms Hbf	Ja
Wuppertal Hbf	Ja
Würzburg Hbf	Ja
Züssow	Ja

Quelle: DB AG

