

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Ilja Seifert, Dorothee Menzner, Heidrun Bluhm, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.
– Drucksache 16/14041 –**

Barrierefreie Bahnhöfe in Hamburg

Vorbemerkung der Fragesteller

Die Barrierefreiheit von Personenbahnhöfen war bereits mehrfach Gegenstand parlamentarischer Anfragen. Für die Fraktion DIE LINKE. unbefriedigend waren die Antworten der Bundesregierung auf die schriftlichen Fragen des Abgeordneten Dr. Ilja Seifert (Fragen 100 bis 103, Bundestagsdrucksache 16/12923, Seite 60 bis 63). Danach bildet die Verbesserung des barrierefreien Zugangs zu den Bahnhöfen einen Schwerpunkt bei der Modernisierung der ca. 2 000 Bahnhöfe im Rahmen der Konjunkturprogramme I und II der Bundesregierung. Trotzdem wird durch das Maßnahmenpaket in den nächsten zwei Jahren nur bei 41 weiteren Stationen vollständige Barrierefreiheit vom Bahnhofsvorplatz bis auf die Bahnsteige durch neue Aufzüge und Rampen erreicht. Dies ist mit Blick auf die geltende UN-Behindertenrechtskonvention und angesichts der großen Zahl von Bahnhöfen, die noch nicht barrierefrei sind, nicht akzeptabel.

Beispiel Sachsen: Hier werden – so die Bundesregierung in ihrer Antwort auf die Frage des Abgeordneten Dr. Ilja Seifert – 403 Verkehrsstationen betrieben, davon sind 211, also 52 Prozent, barrierefrei. Würde das mittels Konjunkturprogrammen „erhöhte“ Tempo beibehalten, wäre in Sachsen der letzte noch nicht barrierefreie Personenbahnhof in ca. 70 Jahren mit der Umgestaltung an der Reihe.

Vorbemerkung der Bundesregierung

Der Bund hat mit dem Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen und zur Änderung anderer Gesetze einen entscheidenden Schritt getan, um Barrieren für behinderte und alte Menschen sowie Kinder und sonstige Personen mit Nutzungsschwierigkeiten soweit möglich abzubauen.

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.

Die Deutsche Bahn Aktiengesellschaft (DB AG) hat in enger Zusammenarbeit mit den Verbänden der Behindertenselbsthilfe ein Programm zur Herstellung von Barrierefreiheit aufgestellt, das die Belange der Barrierefreiheit mit den Möglichkeiten am Markt operierender Eisenbahnunternehmen in Einklang bringt. Der gesamte Prozess sowie die stattgefundenen Abstimmungsgespräche wurden durch den Beauftragten der Bundesregierung für die Belange behinderter Menschen intensiv begleitet. Das Programm wurde am 24. Juni 2005 vorgestellt.

Sofern eine Maßnahme zur Herstellung der Barrierefreiheit in einem Programm festgeschrieben ist, muss das betreffende Eisenbahnunternehmen diese verpflichtend umsetzen. Die Verpflichtung wird von der zuständigen Eisenbahnaufsichtsbehörde überwacht.

Der Bund schließt mit der DB Station&Service AG Sammelfinanzierungsvereinbarungen über Investitionen in die Verkehrsanlagen der Personenbahnhöfe ab. Die DB Station&Service AG ist auf dieser Basis ermächtigt, Bundesmittel auch zur Finanzierung von Investitionen zur Herstellung der Barrierefreiheit einzusetzen.

Auch das UN-Übereinkommen berücksichtigt, dass ein gewisser Zeitraum und erhebliche finanzielle Ressourcen notwendig sind, um die hierin enthaltenen wirtschaftlichen, kulturellen und sozialen Rechte umfassend zu verwirklichen. Die Vertragsstaaten sind daher gehalten, diese Rechte schrittweise und unter Ausschöpfung ihrer verfügbaren Mittel zu verwirklichen. Dies gilt besonders für die Herstellung umfassender Barrierefreiheit, die nur schrittweise und unter Berücksichtigung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit erreicht werden kann.

Im Übrigen wird auf die Antwort der Bundesregierung auf die schriftliche Frage 40 (Bundestagsdrucksache 16/14064) des Abgeordneten Dr. Ilja Seifert und auf die Kleine Anfrage der Fraktion DIE LINKE. „Schritte zur Umsetzung der UN-Behindertenrechtskonvention II“ (Bundestagsdrucksache 16/14008) verwiesen.

Die folgenden Antworten zu den Fragen 1 bis 5 beruhen auf Auskünften der DB Station&Service AG. Nähere Informationen zu den Bahnhofskategorien sind unter www.deutschebahn.com abrufbar.

1. Wie viele Personenbahnhöfe sind in Hamburg derzeit (Stand 1. Januar 2009) barrierefrei, wie viele nicht (bitte aufgeschlüsselt nach Kategorien)?

Kategorie 1: 1 Bahnhof, barrierefrei

Kategorie 2: 3 Bahnhöfe, barrierefrei

Kategorie 3: 1 Bahnhof, barrierefrei

Kategorie 4: 19 Bahnhöfe, davon 17 barrierefrei und 2 teilweise

Kategorie 5: 6 Bahnhöfe, barrierefrei

2. Wie viele Personenbahnhöfe wurden in Hamburg in den Jahren 2005 bis 2008 barrierefrei umgestaltet (bitte aufgeschlüsselt nach Kategorien)?

Kategorie 4: 2 Bahnhöfe

Kategorie 5: 1 Bahnhof

3. Welche Personenbahnhöfe werden in Hamburg nach derzeitiger Planung mit Hilfe der Konjunkturprogramme bis Ende 2011 barrierefrei sein (bitte aufgeschlüsselt nach Kategorien)?

Kategorie 4: Alte Wöhr, Bahrenfeld, Friedrichsberg, Hasselbrook, Hohen-eichen, Langenfelde

4. Welche Personenbahnhöfe werden über das im Rahmen des Konjunkturprogramms des Bundes aufgelegte Bahnhofsprogramm hinaus in den Jahren 2009 bis 2011 mit bzw. ohne Förderung des Bundes barrierefrei umgestaltet (bitte aufgeschlüsselt nach Kategorien)?

Kategorie 4: Landwehr, Mittlerer Landweg, Othmarschen, Hammerbrook, Hochkamp, Ohlsdorf, Veddel, Rübenkamp

5. Welche Personenbahnhöfe im Land Hamburg werden nach derzeitiger Planung auch nach dem Jahr 2011 noch nicht barrierefrei sein?

Berliner Tor, Diebsteich, Hasselbrook, Heimfeld, Jungfernstieg, Königstraße, Kornweg (Klein Borstel), Landungsbrücken, Poppenbüttel, Reeperbahn, Rothenburgsort, Stadthausbrücke, Tiefstack, Wellingsbüttel

6. Was plant der Bund an Initiativen bzw. Maßnahmen, damit auch diese Bahnhöfe in absehbarer Zeit barrierefrei sind?

Die Umsetzung der gesetzlichen Vorgaben ist Aufgabe der Eisenbahnunternehmen.

Im Übrigen wird auf die Vorbemerkung verwiesen.

