

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Ulrike Gottschalck, Sören Bartol, Uwe Beckmeyer, Martin Burkert, Gustav Herzog, Gabriele Hiller-Ohm, Michael Groß, Hans-Joachim Hacker, Johannes Kahrs, Ute Kumpf, Kirsten Lühmann, Thomas Oppermann, Florian Pronold, Dr. Frank-Walter Steinmeier und der Fraktion der SPD**

### **Barrierefreiheit, Information für Reisende und Kundenfreundlichkeit im Schienenpersonenverkehr**

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.

Wir fragen die Bundesregierung:

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?
2. Welche Schritte plant die Bundesregierung, um die in Frage 1 unterschiedlichen Standards zu einem Universalstandard zusammenzuführen?
3. Welche Schwierigkeiten haben nach Kenntnis der Bundesregierung eine Harmonisierung bzw. Standardisierung der Höhe der Bahnsteige beim Nah- und Fernverkehr bisher verhindert?
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?
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?
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?
9. Welche Initiativen hat das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) in dieser Legislaturperiode ergriffen, um Maßnahmen im Sinne des § 2 EBO (Anweisungsmöglichkeit, Ausnahmemöglichkeit) zu ergreifen?
10. Wie viele Ordnungswidrigkeiten sind nach Kenntnis der Bundesregierung seit Inkrafttreten des § 2 EBO jährlich festgestellt worden?
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?
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?

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?
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?
15. Welche Möglichkeiten sieht die Bundesregierung bei grenzüberschreitendem Bahnverkehr zu internationalen universell geltenden Standards für die Ausstattung der Eisenbahnwaggons zu kommen?
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?
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?
19. Welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung aus dem Umstand, dass die neuinstallierten dynamischen Schriftdanzeiger (DAS) mit der ausschließlichen 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?
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](http://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?

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?
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?
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?
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?

Berlin, den 6. August 2013

**Dr. Frank-Walter Steinmeier und Fraktion**