

Kleine Anfrage

der Abgeordneten der Abgeordneten Matthias Gastel, Stephan Kühn (Dresden), Markus Tressel, Tabea Rößner, Dr. Valerie Wilms, Corinna Rüffer, Harald Ebner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Selbstständige barrierefreie Mobilität

Für Menschen mit Behinderung setzt ein selbstbestimmtes Leben mit voller Teilhabe an der Gesellschaft Mobilität ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe voraus (siehe Artikel 9 der UN-Behindertenrechtskonvention sowie § 4 des Behindertengleichstellungsgesetzes). Doch Busse und Bahnen im Nah- wie im Fernverkehr sind oftmals – wenn überhaupt – insbesondere für Menschen im Rollstuhl nur eingeschränkt und mit Hilfe anderer Personen nutzbar. Auch für Menschen mit Sehbehinderung bestehen beim Zugang und der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel noch immer Hürden.

„Barrierefreiheit“ verstehen wir umfassend. Dazu gehören neben den Zugängen zu den Verkehrsmitteln auch visuelle und gesprochene Fahrgastinformationen, leicht zugängliche und verständliche Fahrkartenautomaten sowie entsprechende Sanitäranlagen. In den nächsten Jahren muss sich viel verändern, um den rechtlichen Anforderungen und gesellschaftlichen Notwendigkeiten nachzukommen. Dabei werden von barrierefreien Zugängen zu öffentlichen Verkehrsmitteln keineswegs nur Menschen mit Behinderungen profitieren. Auch Reisende, die Kinderwagen, schweres Gepäck oder Fahrräder mitführen, erfahren vom Wegfall von Barrieren Erleichterungen.

Mit dieser Kleinen Anfrage wollen die Fragesteller Klarheit über die formalen Zuständigkeiten bei der Herstellung von Barrierefreiheit im Zusammenhang mit öffentlichen Verkehrsmitteln gewinnen. Zudem wollen sich die Fragesteller einen aktuellen Sachstand darüber verschaffen, wie weit die gesetzlich vorgegebenen Ziele in die Realität umgesetzt worden sind. Schließlich wollen die Fragesteller erfahren, was die Bundesregierung unternimmt, um Menschen mit Behinderung wirtschaftliche und soziale Teilhabe durch die Herstellung barrierefreier Reiseketten zu ermöglichen.

Wir fragen die Bundesregierung:

Allgemeine Fragen

1. Wie weit ist die Umsetzung der in § 8 Absatz 3 des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) für das Jahr 2022 vorgegebene „vollständige Barrierefreiheit“ des öffentlichen Personennahverkehrs nach Kenntnis der Bundesregierung gediehen, und ist das Ziel nach Ansicht der Bundesregierung bis zu diesem Stichtag zu erreichen?

Wenn ja, auf welchen Erkenntnissen beruht diese Einschätzung?

Wenn nein, weshalb nicht?

2. Wie hoch wird der Investitionsbedarf nach Schätzung der Bundesregierung noch sein, um die in § 8 Absatz 3 PBefG bis zum Jahr 2022 umzusetzende „vollständige Barrierefreiheit“ zu verwirklichen (bitte nach den verschiedenen Verkehrsmitteln und den Kriterien Fahrzeuge und bauliche Infrastruktur sowie den formalen Zuständigkeiten bei Bund, Deutsche Bahn AG, Länder, Kommunen bzw. anderen Verkehrsunternehmen aufschlüsseln)?
3. Wer ist nach Ansicht der Bundesregierung für die Umsetzung der in § 8 Absatz 3 PBefG vorgegebenen „vollständigen Barrierefreiheit“ verantwortlich, und wie unterstützt der Bund, der dieses Gesetz geschaffen hat, die Umsetzung?

Busverkehr

4. Welche Kenntnisse liegen der Bundesregierung über die Aufhöhung von Bushaltestellen und Nachrüstung mit Hochborden durch Beton-Fertigbauteile vor?
5. Wo wurde eine solche Aufhöhung nach Kenntnis der Bundesregierung bereits umgesetzt, und welche Erfahrungen wurden damit nach Kenntnis der Bundesregierung gemacht?
6. Wie hoch sind nach Kenntnis der Bundesregierung die durch solche Aufhöhungen einsparbaren Kosten, und wie langlebig sind solche Lösungen?
7. Was ist der aktuelle Stand bei der im Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD unter Punkt 1.3 vereinbarten Erstellung eines Handbuchs zum Thema Fernlinienbusse und Barrierefreiheit?
8. Wer ist für die Erstellung des Handbuchs zuständig (bzw. wer kommt für die Erstellung des Handbuchs in Frage), und wann ist mit der Fertigstellung des Handbuchs zu rechnen?
9. Wie viele Fernbushaltestellen gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung in Deutschland, und wie viele davon sind nach Kenntnis der Bundesregierung vollständig barrierefrei?
10. Welche Maßnahmen hat die Bundesregierung ergriffen bzw. wird sie ergreifen, damit ein größerer Anteil der auf dem Markt befindlichen Rollstühle auch im Fernbus transportiert werden dürfen (laut dem Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmer e. V. erfüllen bislang lediglich 20 Prozent der Rollstühle die erforderlichen DIN-Normen)?
11. Welche praktischen Vorteile für mobilitätseingeschränkte Menschen sieht die Bundesregierung durch das Inkrafttreten der Regel, dass seit dem 1. Januar 2016 alle neuen Fernbusse mit zwei Rollstuhlplätzen ausgestattet sein müssen?
12. Inwieweit können mobilitätseingeschränkte Menschen nach Inkrafttreten der neuen Regeln ab dem 1. Januar 2016 auch kurzfristig sicher wissen, ob eine bestimmte Fernbusverbindung barrierefrei zugänglich ist (bzw. Platz für zwei Rollstühle bietet) oder nicht?
13. Wie viele barrierefreie Fernlinienbusse sind nach Kenntnis der Bundesregierung aktuell zugelassen (bitte nach Fernlinienbusbetreiber und nach Anzahl der Rollstuhlplätze – ein oder zwei – aufschlüsseln)?
14. Sind nach Kenntnis der Bundesregierung aktuell barrierefreie Fernlinienbusse (mit einem bzw. zwei Rollstuhlplätzen) im grenzüberschreitenden Fernlinienbusverkehr im Einsatz?

Wenn ja, von welchen Betreibern, und in welche Nachbarländer?

15. Wer genehmigt und überprüft nach Kenntnis der Bundesregierung, ob nach dem 1. Januar 2016 zugelassene Fernlinienbusse mit zwei Rollstuhlplätzen ausgestattet sind (bitte nach einzelnen Bundesländern aufschlüsseln)?
16. Wie viele Fernlinienbusse wurden im Jahr 2016 nach Kenntnis der Bundesregierung bereits neu zugelassen (bitte nach Bundesländern und Betreibern aufschlüsseln)?
17. Welche Konsequenzen hat nach Kenntnis der Bundesregierung die Nichterfüllung der Vorgaben zu Barrierefreiheit dem PBefG gemäß für Fernlinienbusbetreiber, und was gedenkt die Bundesregierung bei der Nichterfüllung der Regeln zu tun?

Bahnverkehr

18. Über wie viele Reisezentren verfügte die Deutsche Bahn AG nach Kenntnis der Bundesregierung Ende des Jahres 2015, und wie viele davon waren barrierefrei erreichbar und barrierefrei ausgestattet?
19. Über wie viele Fahrkartenautomaten verfügte die Deutsche Bahn AG an Bahnhöfen und Haltestellen nach Kenntnis der Bundesregierung Ende des Jahres 2015, und wie viele davon waren barrierefrei erreichbar?
20. Wie viele S-Bahnhöfe befinden sich nach Kenntnis der Bundesregierung im Eigentum der Deutschen Bahn AG, und über wie viele Bahnsteige für den S-Bahnverkehr verfügen diese?
21. Wie viele dieser S-Bahn-Bahnsteige stehen ausschließlich dem Stadtschnellbahnverkehr zur Verfügung, und wie viele davon verfügen über eine Bahnsteighöhe von 96 Zentimetern (siehe § 13 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung – EBO)?
22. Ist es aus Sicht der Bundesregierung angemessen, dass die Deutsche Bahn AG für die Aufhöhung von Bahnsteigen zur Erleichterung des Ein- und Ausstiegs in bzw. aus Zügen in der Regel Planfeststellungsverfahren durchführen muss, und wie könnte die Aufhöhung der Bahnsteige nach Ansicht der Bundesregierung beschleunigt und mit geringeren Kosten umgesetzt werden?
23. Welche Vor- und Nachteile sieht die Bundesregierung in der partiellen Aufhöhung von Bahnsteigen, also der Aufhöhung nur eines kleinen Abschnittes des Bahnsteiges?
24. Wie bewertet die Bundesregierung die sogenannte 1 000er-Regel, wonach kleine Bahnhöfe mit einem täglichen Reisendenaufkommen von weniger als 1 000 Fahrgästen zunächst nicht barrierefrei umgebaut werden müssen vor dem Hintergrund, dass ein Großteil dieser Stationen im ländlichen Raum liegt und für die Mobilität der dort lebenden Menschen von hoher Bedeutung ist?
25. Wie viele Mittel aus der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung II (LuFV II) zwischen Bund und Deutscher Bahn AG sind nach Kenntnis der Bundesregierung im Jahr 2015 in den barrierefreien Umbau von Bahnhöfen ab 1 000 Reisenden pro Tag geflossen (bitte die Bahnhöfe tabellarisch mitsamt einer Kurzbeschreibung der Maßnahmen darstellen)?
26. Wie bewertet es die Bundesregierung aus rechtlicher Sicht, aber auch aus Interesse der Fahrgäste, dass es in Deutschland zahlreiche Haltepunkte der Bahn gibt, deren Bahnsteige nicht die in § 13 EBO („Höhen von unter 0,38 m und über 0,96 m sind unzulässig.“) vorgeschriebenen Mindesthöhen aufweisen (z. B. weisen Lindau-Aeschach, Mühlhausen, Reichenau und Hegne am Bodensee Bahnsteighöhen von nur 18 bis 32 Zentimetern auf), und wann bzw. in welcher Situation entsteht die Verpflichtung zu einer Aufhöhung solcher Bahnsteige?

27. Wie bewertet die Bundesregierung das Modell der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB), an Menschen im Rollstuhl Hilfsmotoren für die Bewältigung von steileren Rampen auszuleihen?
28. Wie häufig musste die Deutsche Bahn AG nach Kenntnis der Bundesregierung in den einzelnen Jahren von 2000 bis 2015 Menschen im Rollstuhl Hilfestellungen beim Einstieg in Züge der Deutschen Bahn AG geben, bzw. wie häufig wurde von Menschen im Rollstuhl oder deren Begleitpersonen Hilfe angefordert?
29. An wie vielen Personenbahnhöfen und Stationen der Deutschen Bahn AG stehen nach Kenntnis der Bundesregierung Hublifte sowie das notwendige Personal zur Bedienung dieser Ein- und Ausstiegshilfen zur Verfügung, und stehen Hublifte und Personal dort nach Kenntnis der Bundesregierung während der gesamten Betriebszeiten zur Verfügung?
Wenn nein, zu welchen Zeiten stehen sie zur Verfügung?
30. Kann die Bundesregierung bestätigen, dass die fahrzeuggebundenen Einstiegshilfen bzw. Hublifte in den ICE 3-Nachfolgezügen der Deutschen Bahn AG (BR 407 und ICx) häufig nicht eingesetzt werden, da sie als unzuverlässig und schwer bedienbar gelten und ihre Nutzung relativ viel Zeit beansprucht, und wenn ja, welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung daraus?
31. Trifft es nach Kenntnis der Bundesregierung zu, dass die Einstiegshilfen ausschließlich durch Begleitpersonal der Deutschen Bahn AG bedient werden dürften, obwohl die Zugänglichkeit von Einrichtungen für in ihrer Mobilität eingeschränkte Personen grundsätzlich ohne fremde Hilfe möglich sein soll (siehe beispielsweise § 4 des Behindertengleichstellungsgesetzes), und wenn ja, welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung daraus?
32. Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung daraus, dass die Eisenbahnverkehrsunternehmen zwar für jeden Halt in einem Bahnhof Stationsentgelte an den Infrastrukturbetreiber (zumeist die DB Station&Service AG) zu entrichten haben, es aber bei der DB Station&Service AG keine im Detail definierte Gegenleistung gibt (z. B. keine Verfügbarkeit von Aufzügen gewährleistet wird)?
33. Was gedenkt die Bundesregierung zu unternehmen, um beispielsweise die Infrastrukturnutzungsbedingungen Personenbahnhöfe (INBP) zu konkretisieren oder § 24 der Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung (EIBV) entsprechend zu überarbeiten (Hinweis: Diese Fragen hat die Bundesregierung auf Bundestagsdrucksache 18/7176 nur ausweichend beantwortet.)?
34. Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung daraus, dass die DB Station&Service AG aus einer Projektgruppe der Bundesnetzagentur, in der Qualitätsstandards für Bahnhöfe (z. B. die Verfügbarkeit von Aufzügen und Rolltreppen) definiert werden sollten, ausgestiegen ist?

Modernisierungsprogramm des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) für die barrierefreie Sanierung von Kleinbahnhöfen

35. Weshalb hat die Bundesregierung der Deutschen Bahn AG die Aufgabe übertragen, die Maßnahmenanmeldungen der Länder und damit eine erste Vorauswahl an im Grundsatz förderfähigen Kleinbahnhöfen vorzunehmen, und weshalb hat das BMVI, um dessen Förderprogramm es sich handelt, diese Aufgabe nicht selbst übernommen (vgl. Antwort der Bundesregierung auf die Mündliche Frage 31 des Abgeordneten Matthias Gastel auf Bundestagsdrucksache 18/7330)?

36. Wie viele Bahnhöfe wurden von den Bundesländern zur barrierefreien Modernisierung angemeldet (inklusive der Bahnhöfe, die den Förderkriterien nicht entsprechen)?
37. Welche Bahnhöfe werden durch dieses Modernisierungsprogramm des BMVI finanziell gefördert (bitte nach Bundesländern aufschlüsseln und die einzelnen Maßnahmen sowie die vermutlichen Kosten kurz beschreiben)?
38. Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus der Kritik von Bundesländern an den Förderkriterien und dem Förderrahmen von 50 Mio. Euro?
39. Plant die Bundesregierung ein neues, von den Förderkriterien her weniger eng gefasstes und finanziell großzügigeres Förderprogramm aufzulegen?
Wenn ja, ab wann können dann die Förderanträge gestellt werden, wie sehen die Förderkriterien aus, und welchen finanziellen Beitrag leistet diesmal der Bund?
Wenn nein, weshalb nicht?

Beförderung von Fahrgästen mit E-Scootern im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV)

40. Welche Informationen verfügt die Bundesregierung über die Sicherheitsbelange bei der Beförderung von Fahrgästen mit E-Scootern im ÖPNV?
41. Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung daraus, dass bundesweit in der überwiegenden Anzahl aller Verkehrsbetriebe mit Busverkehr die Scooter-Nutzer von der Beförderung ausgeschlossen werden, obwohl das ergänzende Gutachten der Studiengesellschaft für unterirdische Verkehrsanlagen e. V. von Oktober 2015 die Beförderungsmöglichkeit festgestellt hat?
42. In welcher Weise hat die Bundesregierung bisher dazu beigetragen, einen Weg für die Rückführung der Scooter-Nutzer in den inklusiven ÖPNV zu erarbeiten?
43. Wer ist nach Einschätzung der Bundesregierung für die Bewertung der Beförderungssicherheit solcher Mobilitätshilfen zuständig, und was unternimmt die Bundesregierung, um hier für alle Beteiligten Rechtsklarheit herzustellen?
44. Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus dem Urteil des OLG Schleswig (Az. 1 U 64/15), das einen generellen Beförderungsausschluss von E-Scootern als rechtswidrig eingestuft hat?
45. Inwieweit fördert die Bundesregierung die nach den EU-Fahrgastrichtlinien notwendige Beteiligung bei der Aufstellung von nichtdiskriminierenden Beförderungsbestimmungen?

Berlin, den 23. Februar 2016

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion

