

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Jens Beeck, Michael Theurer, Johannes Vogel (Olpe), Carl-Julius Cronenberg, Pascal Kober, Till Mansmann, Grigorios Aggelidis, Renata Alt, Christine Aschenberg-Dugnus, Nicole Bauer, Nicola Beer, Dr. Jens Brandenburg (Rhein-Neckar), Mario Brandenburg (Südpfalz), Dr. Marco Buschmann, Britta Katharina Dassler, Dr. Marcus Faber, Daniel Föst, Otto Fricke, Thomas Hacker, Katrin Helling-Plahr, Markus Herbrand, Torsten Herbst, Katja Hessel, Reinhard Houben, Ulla Ihnen, Olaf in der Beek, Gyde Jensen, Dr. Christian Jung, Thomas L. Kemmerich, Dr. Marcel Klinge, Dr. Lukas Köhler, Carina Konrad, Alexander Graf Lambsdorff, Ulrich Lechte, Michael Georg Link, Dr. Martin Neumann, Hagen Reinhold, Frank Sitta, Judith Skudelny, Bettina Stark-Watzinger, Dr. Marie-Agnes Strack-Zimmermann, Benjamin Strasser, Katja Suding, Stephan Thomae, Manfred Todtenhausen, Dr. Andrew Ullmann, Sandra Weeser, Katharina Willkomm und der Fraktion der FDP**

### **Barrierefreiheit in ÖPNV, Fernbussen und Schienenverkehr**

Die Rechte von Menschen mit Behinderung – ob in den Behindertengleichstellungsgesetzen von Bund und Ländern, der UN-Behindertenrechtskonvention (UN-BRK) oder dem Bundesteilhabegesetz (BTHG) festgeschrieben – sind fester Bestandteil deutschen Rechts. Seit der Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes soll bis Januar 2022 der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) barrierefrei sein – Ausnahmen hiervon sind nur mit konkreter Begründung gestattet (vgl. § 8 Absatz 3 des Personenbeförderungsgesetzes – PBefG). Die Ausnahmetatbestände werden dabei von den Ländern festgelegt.

Echte Teilhabe für Menschen mit Behinderung erfordert neben den nötigen rechtlichen Grundlagen aber auch die tatsächliche Umsetzung in der Praxis. Insbesondere die Barrierefreiheit spielt dabei eine zentrale Rolle – denn sie ermöglicht erst die Teilnahme an vielen Bereichen des sozialen Lebens. Dem ÖPNV sowie dem Schienenverkehr kommen in diesem Zusammenhang zentrale Rollen zu, sind sie doch für viele Menschen – ob mit oder ohne Behinderung – die entscheidenden Fortbewegungsmittel im Alltag und auf Reisen.

Nichtsdestotrotz ist die barrierefreie Mobilität von Menschen mit Behinderungen häufig nur eingeschränkt möglich. So sind laut eigener Auskunft beispielsweise nur rund 77 Prozent der 5 400 von DB Station&Service AG betriebenen Bahnhöfe stufenlos erreichbar. Zudem geht die Deutsche Bahn AG davon aus, dass die Erhöhung niedriger Bestandsbahnsteige „aufgrund ihrer Anzahl eine Aufgabe für die nächsten Jahrzehnte“ darstellt (vgl. öffentliche Anhörung im Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur, Ausschussdrucksache 19(15)126-A). Hinzu kommt, dass nur rund 60 Prozent der Toiletten in Bahnhofsanlagen der Deutschen

Bahn AG barrierefrei zugänglich sind (vgl. Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion DIE LINKE. auf Bundestagsdrucksache 19/4020). Nicht zuletzt ist die Nutzung der Mobilitätsservice-Zentrale für viele Menschen mit Behinderungen mit zusätzlichen Kosten verbunden, da die Rufnummer dieser nicht kostenfrei ist. Zudem sind bisher lediglich 65 Reisezentren der Deutschen Bahn AG barrierefrei erreichbar (vgl. öffentliche Anhörung im Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur, Ausschussdrucksache 19(15)126-A).

Neben dem bereits vorhandenen Auskunftssystem der Deutschen Bahn AG existieren auch andere Angebote. Umfängliche Informationen, auch transportmittelübergreifend, wie sie etwa durch das Portal „www.reisen-fuer-alle.de“ bereitgestellt werden, erleichtern Menschen mit Behinderungen dabei die Mobilität. Bisher sind die Informationen solcher Datenbanken allerdings noch nicht für alle Transportmittel und in allen Regionen in Deutschland verfügbar. Die Nutzung verschiedener, nicht verknüpfter Portale erschwert dabei die barrierefreie Mobilität für Betroffene.

Barrierefreie Mobilität beginnt nicht mit dem Betreten eines Busses oder einer Bahn, sondern bereits beim Ticketkauf und im Wartebereich. Sie endet nicht am Zielbahnhof, sondern am konkreten (Reise-)Ziel. Hier sind noch weitere Anstrengungen und Definitionen notwendig. Barrierefreie Mobilität betrifft zudem keinesfalls ausschließlich Menschen mit Mobilitätseinschränkungen. Vielmehr muss sie alle Menschen mit Behinderungen einschließen. Verbesserungen müssen daher genauso für Menschen mit Seh-, Hör-, sowie allen weiteren Behinderungen erreicht werden. Auch ältere Menschen oder Familien mit Kinderwagen können gute Zugänglichkeit und barrierefreie Nutzung des ÖPNV zu Recht erwarten.

Für die Schaffung echter Teilhabe von Menschen mit Behinderungen oder sonstigen Einschränkungen ist barrierefreie Mobilität unabdingbar. Aus Sicht der Fragesteller besteht daher in diesem Bereich Handlungsbedarf.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Ist die Bundesregierung der Auffassung, dass das Ziel der bundesweiten Barrierefreiheit im ÖPNV im Jahr 2022 erreicht werden kann?  
Falls nein, weshalb nicht?
2. Wie definiert die Bundesregierung die „vollständige Barrierefreiheit“ des öffentlichen Personennahverkehrs gemäß § 8 Absatz 3 des Personenbeförderungsgesetzes?
3. Was sind, nach Auffassung der Bundesregierung, „angemessene Vorkehrungen“ gemäß § 7 Absatz 2 des Behindertengleichstellungsgesetzes (BGG) vor dem Hintergrund des Ziels der „vollständigen Barrierefreiheit“ gemäß § 8 Absatz 3 des Personenbeförderungsgesetzes und der Definition barrierefreier Verkehrsmittel gemäß § 4 des Behindertengleichstellungsgesetzes (BGG)?
4. Welche konkreten Maßnahmen unternimmt die Bundesregierung, um die „vollständige Barrierefreiheit“ des öffentlichen Personennahverkehrs gemäß § 8 Absatz 3 des Personenbeförderungsgesetzes zu erreichen?
5. Welche Hilfsmittel, die Menschen mit Behinderungen zur Verfügung stehen, werden bei der Definition der vollständigen Barrierefreiheit zugrunde gelegt?
6. In welcher Weise werden dabei neue technische Entwicklungen, beispielsweise E-Scooter, mitberücksichtigt?

7. Werden die bestehenden Regelungen in regelmäßigen zeitlichen Abständen überprüft, um eine Anpassung an neue technische Entwicklungen im Bereich von Hilfsmittel für Menschen mit Behinderungen vorzunehmen?  
Falls ja, in welchem Zeitraum?  
Falls nein, weshalb nicht?
8. Gilt die „vollständige Barrierefreiheit“ auch für Fernbusse?  
Falls nein, plant die Bundesregierung, dies zu ändern?
9. Wie hoch ist, nach Kenntnis der Bundesregierung, die Anzahl sowie der Anteil „vollumfänglich barrierefreier“ Fernbusse in Deutschland?
10. Fördert die Bundesregierung die Barrierefreiheit von Fernbussen?  
Falls nein, weshalb nicht, und ist eine Förderung geplant?
11. Welche kommunalen Busbahnhöfe werden nach Kenntnis der Bundesregierung von Fernbuslinien angesteuert?  
Ist an diesen der barrierefreie Ein- und Ausstieg in barrierefrei ausgebaute Fernbusse möglich?  
Falls nein, weshalb nicht?
12. Gilt die „vollständige Barrierefreiheit“ auch für Taxi-Ersatzdienste im ÖPNV?
13. Liegen der Bundesregierung die Nahverkehrspläne der Länder vor, und in welchen Gremien tauschen sich der Bund und die Länder über diese aus?
14. Unterstützt der Bund die Länder bei der Umsetzung der vollständigen Barrierefreiheit in den jeweiligen Nahverkehrsplänen?  
Falls ja, wie?  
Falls nein, weshalb nicht?
15. Welche Ausnahmetatbestände, die die Länder im Zusammenhang mit der Barrierefreiheit im ÖPNV bereits erarbeitet haben, sind der Bundesregierung bekannt (bitte nach Bundesländern aufschlüsseln)?
16. Wie bewertet die Bundesregierung diese Ausnahmetatbestände?
17. Wie bewertet die Bundesregierung die Tatsache, dass derzeit nur rund 77 Prozent der von der DB Station&Service AG betriebenen Bahnhöfe stufenlos erreichbar sind?
18. Ist der Anteil von 77 Prozent stufenlos erreichbaren Bahnhöfen nach Auffassung der Bundesregierung ausreichend?  
Falls ja, weshalb?  
Falls nein, plant die Bundesregierung Maßnahmen, um diesen Anteil zu erhöhen?
19. Sollten, nach Auffassung der Bundesregierung, alle Bahnhöfe in Deutschland stufenlos zugänglich sein?  
Falls ja, in welchem Zeitraum sollte dies nach Auffassung der Bundesregierung realisiert werden?  
Falls nein, weshalb nicht?

20. Bewertet die Bundesregierung den Anteil an barrierefrei zugänglichen Toiletten an Bahnhöfen der Deutschen Bahn AG von 60 Prozent als ausreichend?  
Falls ja, weshalb?  
Falls nein, sind Maßnahmen geplant, um diesen Anteil zu erhöhen?
21. Wie viele Bahnhöfe in Deutschland sind nach Kenntnis der Bundesregierung für Menschen mit Sehbehinderungen barrierefrei zugänglich (bitte nach Bundesländern sowie Nah- und Fernverkehrsbahnhöfen aufschlüsseln)?
22. Wie hoch ist nach Kenntnis der Bundesregierung der Anteil an Bahnhöfen in Deutschland, die für Menschen mit Sehbehinderung barrierefrei zugänglich sind (bitte nach Bundesländern sowie Nah- und Fernverkehrsbahnhöfen aufschlüsseln)?
23. Wie viele Bahnhöfe in Deutschland sind nach Kenntnis der Bundesregierung für Menschen mit Hörbehinderungen barrierefrei ausgestaltet hinsichtlich der Informationsbereitstellung (z. B. Durchsagen) (bitte nach Bundesländern sowie Nah- und Fernverkehrsbahnhöfen aufschlüsseln)?
24. Wie hoch ist nach Kenntnis der Bundesregierung der Anteil an Bahnsteighöhen in Deutschland, die für Menschen mit Hörbehinderung barrierefrei zugänglich sind (bitte nach Bundesländern sowie Nah- und Fernverkehrsbahnhöfen aufschlüsseln)?
25. Wie bewertet die Bundesregierung, dass die Rufnummer der Mobilitätservice-Zentrale der Deutschen Bahn nicht kostenfrei ist und somit Menschen mit Behinderungen zusätzliche Kosten bei der Planung ihrer Reise entstehen?
26. Ist, nach Auffassung der Bundesregierung, eine Aufhöhung der Bahnsteige an Deutschen Bahnhöfen auf 76 Zentimeter, wie von der DB AG vorgesehen, mit dem Ziel der Barrierefreiheit vereinbar?  
Falls ja, weshalb?
27. Wie bewertet die Bundesregierung das Bahnsteighöhenkonzept vor dem Hintergrund, dass im Nahverkehr zur Schaffung von Barrierefreiheit viele Züge – auch mithilfe staatlicher Unterstützung – für Bahnsteige mit einer Höhe von 55 Zentimetern angeschafft wurden?
28. Wie bewertet die Bundesregierung das von den gesetzlichen Aufgabenträgern aus Sachsen, Sachsen-Anhalt, Thüringen sowie vom Nordhessischen Verkehrsverbund erstellte Bahnsteighöhenkonzept Mitteldeutschland, welches zahlreiche Vorschläge für eine deutlich schnellere und kostengünstigere Herstellung der Barrierefreiheit im Schienenpersonennahverkehr Mitteldeutschlands aufzeigt?
29. Welcher Zeithorizont ist, nach Einschätzung der Bundesregierung, nötig, bis sowohl Züge, als auch Bahnsteige an das neue Bahnsteighöhenkonzept der Deutschen Bahn AG von 76 Zentimetern angepasst sind und der höhengleiche Zustieg für mobilitätseingeschränkte Personen in Züge möglich ist?  
Wie hoch schätzt die Bundesregierung die Umsetzungskosten hierfür ein?
30. Wie bewertet die Bundesregierung das Bahnsteighöhenkonzept der Deutschen Bahn AG vor dem Hintergrund von § 4 des Behindertengleichstellungsgesetzes (BGG), gemäß dem Verkehrsmittel barrierefrei sind, „wenn sie für Menschen mit Behinderungen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe auffindbar, zugänglich und nutzbar sind“?

31. Wie bewertet die Bundesregierung, dass in den ICE4 der Deutschen Bahn AG die Reise für mobilitätseingeschränkte Personen mittels Rollstuhl nicht in den Wagen der ersten Klasse möglich ist?
32. Ist die Bundesregierung der Auffassung, dass eine zentrale, unternehmens- und transportmittelübergreifende, deutschlandweite Informationsplattform zur barrierefreien Mobilität geschaffen werden sollte, die alle Träger des öffentlichen Personen(nah)verkehrs einschließt?  
Falls nein, weshalb nicht?
33. Ist die Bundesregierung der Auffassung, dass der Ländererlass zur Mitführung von E-Scootern in Linienbussen des ÖPNV (vgl. z. B. [www.vm.nrw.de/verkehr/\\_pdf\\_container/2017\\_03\\_15\\_Erlass-E-Scooter-Mitnahme.pdf](http://www.vm.nrw.de/verkehr/_pdf_container/2017_03_15_Erlass-E-Scooter-Mitnahme.pdf)) vor dem Hintergrund des Ziels der „vollständigen Barrierefreiheit“ ausreichend ist?  
Falls ja, weshalb?  
Falls nein, weshalb nicht?
34. Sieht die Bundesregierung in der Kennzeichnungspflicht für mitnahmefähige E-Scooter in Linienbussen des ÖPNV und der damit einhergehenden Tatsache, dass nicht alle E-Scooter mitnahmefähig sind, eine Einschränkung der Barrierefreiheit?  
Falls nein, weshalb nicht?
35. Welche EU-Richtlinien existieren bzw. sind in Vorbereitung, die das barrierefreie Reisen und einen barrierefreien Personennahverkehr betreffen?
36. Welche Erkenntnisse hat die Bundesregierung über den Umsetzungsstand der barrierefreien Mobilität im ÖPNV in den anderen EU-Mitgliedstaaten?

Berlin, den 16. Januar 2019

**Christian Lindner und Fraktion**





