

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Jens Beeck, Michael Theurer, Johannes Vogel (Olpe), weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP – Drucksache 19/8667 –

Notfallevakuierungen und Gefährdungen für Menschen mit Behinderungen bei der Deutschen Bahn

Vorbemerkung der Fragesteller

Die Deutsche Bahn AG wirbt mit Serviceleistungen für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen, die in Ergänzung mit baulichen Maßnahmen zur Barrierefreiheit eine Erleichterung für Reisende darstellen können und von vielen Menschen in Anspruch genommen werden (www.bahn.de/p/view/mdb/bahnintern/services/mobilitaet_service/barrierefrei_-_neu/mdb_280528_1810_td_db_barrierefrei_-_aktualisiert.pdf).

Durch technische Schäden, Unfälle oder unvorhersehbare Ereignisse wie Bombendrohungen müssen auch Evakuierungen bewältigt werden, die insbesondere auf Rollstühle angewiesene Menschen sowie Reisende mit Kinderwagen vor große Herausforderungen stellen, die situationsbedingt zudem auch von Personal der Deutschen Bahn AG und Rettungskräften bewältigt werden müssen.

In Medienberichten wird deutlich, dass es in der Vergangenheit zu scheinbar vor Ort unlösbaren Problemstellungen gekommen ist, in deren Folge sich Menschen mit Rollstühlen weder selbst noch mit Hilfe anderer aus der Gefahrenzone bringen konnten. Auch kam es in der Vergangenheit zu Gefahrensituationen bei Evakuierungen, in denen sich lediglich zufälligerweise keine Reisenden mit Rollstuhl bzw. Eltern mit Kinderwagen an Bord eines Zuges befanden (www.stern.de/panorama/gesellschaft/deutsche-bahn--rollstuhlfahrer-musste-bei-bombenalarm-im-ice-bleiben-8581738.html; www.spiegel.de/panorama/gesellschaft/defekt-setzte-ice-in-brand-bundespolizist-organisierte-evakuierung-a-1233079.html; www.waz.de/staedte/duisburg/wie-es-ist-aus-einem-zug-evakuiert-zu-werden-id9857243.html).

Aus Sicht der Fragesteller ist ein umfassendes Konzept notwendig, welches es in Evakuierungsfällen grundsätzlich ermöglicht, alle Reisenden aus der Gefahrenzone zu bringen.

1. Hat die Bundesregierung Kenntnis von den in der Vorbemerkung der Fragesteller erwähnten Fällen, in denen Rollstuhlfahrer nicht evakuiert werden konnten?
4. Sind der Bundesregierung die Gründe bekannt, die zu den Problemen bei der Evakuierung geführt haben?

Die Fragen 1 und 4 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach Auskunft der DB AG können Evakuierungen abhängig von topographischen Bedingungen, Witterungsbedingungen etc. sehr unterschiedlich verlaufen.

Bei Evakuierungen von Zug zu Zug, werden bei DB Fernverkehr die in den Fahrzeugen mitgeführten Evakuierungsstege benutzt, die vor Ort aufgebaut werden. Dies gilt auch für Fälle, in denen ohne Bahnsteig ausgestiegen werden muss. Diese Form der Evakuierung ist vielfach erprobt und hat sich in langjähriger Erfahrung bewährt.

Sollte eine Hilfeleistung für einen Fahrgast – unabhängig von einer Mobilitätseinschränkung – in einer speziellen Situation nicht möglich sein, wird immer ein Hilfsdienst wie die Feuerwehr oder das Technische Hilfswerk alarmiert.

Nach Angaben der DB AG ist kein Fall bekannt, in dem die Hilfsdienste nicht in der Lage waren, die betroffenen Personen zu evakuieren. In Einzelfällen ist es möglich, dass betroffene Personen wegen der örtlichen Gegebenheiten (Nässe, Dunkelheit, lange Evakuierungswege) mit deren Einverständnis in Anwesenheit von Zugbegleitpersonal im Zug verbleiben bis zum Erreichen eines geeigneten Bahnsteigs.

2. Wie viele Fälle von Evakuierungen bzw. Räumungen aus Zügen der Deutschen Bahn und anderer Bahnunternehmen sind der Bundesregierung für die Jahre 2017 und 2018 bekannt?
3. Ist der Bundesregierung bekannt, in wie vielen dieser Fälle Rollstuhlfahrer bzw. Eltern mit Kinderwagen an Bord waren, die evakuiert bzw. nicht evakuiert werden konnten?

Die Fragen 2 und 3 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach Auskunft der DB AG werden durch die DB Fernverkehr AG alle Züge statistisch erfasst, die aus unterschiedlichen Gründen ihre Fahrt auf freier Strecke abbrechen müssen. Statistisch ausgewertet wird nur die Dauer der Zwangslage und nicht, ob dabei evakuiert wurde.

5. Existiert nach Kenntnis der Bundesregierung ein besonderer Evakuierungsplan für den neuen ICE 4, dessen Gänge nach Kenntnis der Fragesteller für Rollstuhlfahrer teilweise zu eng sind (vgl. Ausschussdrucksache 19 (15) 126-B)?
6. Beabsichtigt die Bundesregierung, ein umfassendes Konzept zur Lösung dieser Problematik zu erarbeiten, und falls ja, welchen Stand hat dieses Konzept, und falls nein, warum nicht?

Die Fragen 5 und 6 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die neue Fahrzeugflotte des ICE 4 verfügt laut DB AG über eine erweiterte Barrierefreiheit und erfüllt die neuesten gesetzlichen Anforderungen der Barrierefreiheit. Ein großzügiger für Rollstuhlfahrer ausgewiesener Bereich bietet Platz für insgesamt vier Rollstuhlfahrer mit ausreichender Breite zum Bewegen der Rollstühle. Diese sind von den Eingangstüren aus direkt erreichbar. Darüber hinaus befinden sich zwei Hublifte an den Einstiegstüren, mit denen ein Ein- und Ausstieg an Bahnsteigen möglich ist.

Es bestehen seitens der DB AG umfassende Richtlinien und Handlungsanweisungen für das Zugpersonal, die Evakuierungen genau regeln. Zudem sind Evakuierungsprozesse Teil der Schulung für das Personal. Die Regelungen umfassen stets alle Reisenden inklusive besonderer Personengruppen.

