

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Torsten Herbst, Frank Sitta, Bernd Reuther, Dr. Christian Jung, Oliver Luksic, Daniela Kluckert, Renata Alt, Nicole Bauer, Jens Beeck, Dr. Jens Brandenburg (Rhein-Neckar), Mario Brandenburg (Südpfalz), Dr. Marco Buschmann, Dr. Marcus Faber, Daniel Föst, Thomas Hacker, Reginald Hanke, Peter Heidt, Markus Herbrand, Katja Hessel, Reinhard Houben, Dr. Christoph Hoffmann, Dr. Christian Jung, Dr. Marcel Klinge, Pascal Kober, Carina Konrad, Konstantin Kuhle, Ulrich Lechte, Michael Georg Link, Till Mansmann, Roman Müller-Böhm, Dr. Martin Neumann, Dr. Stefan Ruppert, Christian Sauter, Frank Schäffler, Dr. Wieland Schinnenburg, Matthias Seestern-Pauly, Dr. Hermann Otto Solms, Bettina Stark-Watzinger, Katja Suding, Michael Theurer, Stephan Thomae, Dr. Florian Toncar, Sandra Weeser, Nicole Westig und der Fraktion der FDP

Barrierefreiheit im Schienenverkehr

Vor mehr als elf Jahren trat die UN-Behindertenrechtskonvention in Deutschland in Kraft. Artikel 20 der Konvention zielt darauf ab, Menschen mit Behinderung eine größtmögliche persönliche Mobilität zu ermöglichen. Aus Sicht der Fragesteller bedarf es einer konsequenten Umsetzung dieser Rechtsnorm, um den Alltag von Menschen mit Behinderung spürbar zu erleichtern. Ganz wesentlich für die persönliche Mobilität, nicht nur von Menschen mit Behinderung, sondern auch von kranken und älteren Menschen, ist der Abbau von Mobilitätshindernissen sowie die Schaffung einer möglichst barrierefreien Umwelt. Der Schienenverkehr in Deutschland trägt ganz entscheidend zur Erfüllung von Mobilitätswünschen bei. Aus Sicht der Fragesteller bestehen jedoch weiterhin zu häufig Hindernisse für mobilitätseingeschränkte Personen. Dies zeigt sich beispielsweise durch den umständlichen Buchungsvorgang für die notwendige Unterstützung durch die Mobilitätsservice-Zentrale oder auch durch häufig ausfallende barrierefreie Sanitäreinrichtungen in den Zügen (https://www.focus.de/reisen/bahn/deutsche-bahn-fuer-rollstuhlfahrer-kay-mac-quarrie-ist-jede-fahrt-eine-tortur_id_11546558.html).

Auch die „Statistiken zur Barrierefreiheit“ zeigen erheblichen Verbesserungsbedarf hinsichtlich der Ausstattung der rund 9.400 Bahnsteige in Deutschland. So sind nur 57 Prozent der Bahnsteige an deutschen Bahnhöfen für Rollstuhlfahrer ausreichend barrierefrei ausgebaut. Bei Sehbehinderten oder Blinden beträgt der Anteil der barrierefreien Bahnsteige nur 17 bzw. 19 Prozent (https://www.deutschebahn.com/de/geschaefte/infrastruktur/bahnhof/barrierefreiheit/Statistiken_Barrierefreiheit-1192922). Nach Auffassung der Fragesteller bleibt die Umsetzung der UN-Behindertenrechtskonvention damit weiterhin eine zentrale politische und gesamtgesellschaftliche Aufgabe.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie viele Bahnhöfe gelten nach Kenntnis der Bundesregierung in Deutschland als uneingeschränkt barrierefrei, und wie hat sich diese Zahl in den vergangenen zehn Jahren entwickelt (bitte nach Jahr aufschlüsseln)?
2. Wie viele Bahnhöfe in Deutschland gelten nach Kenntnis der Bundesregierung gegenwärtig als nicht uneingeschränkt barrierefrei, und wie hat sich diese Zahl in den vergangenen zehn Jahren entwickelt (bitte nach Jahr aufschlüsseln)?
3. Wie viele Bahnhöfe sollen in Deutschland bis 2025 zu uneingeschränkt barrierefreien Bahnhöfen umgebaut werden?
4. Wie viele Mittel hat die Deutsche Bahn AG (DB AG) in den vergangenen zehn Jahren in den Um- und Ausbau von barrierefreien Bahnhöfen und Bahnanlagen investiert (bitte nach Jahr aufschlüsseln)?
5. Wie viele Bundesmittel sind in den vergangenen zehn Jahren durch Förderprogramme oder andere Zuwendungen in den Um- und Ausbau von barrierefreien Bahnhöfen und Bahnanlagen investiert worden (bitte nach Jahr aufschlüsseln)?
6. Beabsichtigt die Bundesregierung, bestehende Förderprogramme zur Förderung der vollständigen Barrierefreiheit von Bahnhöfen aufzustocken und/oder neue zu schaffen?
Falls ja, welche?
Falls nein, weshalb nicht?
7. Wie hat sich der prozentuale Anteil der Mindestverfügbarkeit von Aufzügen an Bahnhöfen in den vergangenen zehn Jahren entwickelt?
8. An wie vielen Bahnhöfen hat die DB AG ihren eigenen Zielwert von 97 Prozent Mindestverfügbarkeit der Aufzüge im Jahr 2019 verfehlt?
9. An welchen zehn Bahnhöfen war die Mindestverfügbarkeit der Aufzüge im Jahr 2019 am geringsten?
10. Wie viele Stunden standen die Aufzüge an Bahnhöfen im Jahr 2019 insgesamt nicht zur Verfügung?
11. Wie hat sich der prozentuale Anteil der Mindestverfügbarkeit von Behindertentoiletten an Bahnhöfen in den vergangenen zehn Jahren entwickelt?
12. An wie vielen Bahnhöfen hat die DB AG ihren eigenen Zielwert der Mindestverfügbarkeit von Behindertentoiletten im Jahr 2019 verfehlt?
13. An welchen zehn Bahnhöfen war die Mindestverfügbarkeit der Behindertentoiletten im Jahr 2019 am geringsten?
14. Wie viele Stunden standen die Behindertentoiletten an Bahnhöfen im Jahr 2019 insgesamt nicht zur Verfügung?
15. Wie hoch war zum Stichtag 31. Dezember 2019 der Anteil uneingeschränkt barrierefreier Züge an allen Fern- und Nahverkehrszügen der DB AG, und wie hat sich dieser Anteil in den vergangenen zehn Jahren entwickelt (bitte nach ICE, IC sowie Nahverkehrszügen aufschlüsseln)?
16. Plant die DB AG zum Zweck der Erhöhung der Barrierefreiheit in Zügen Neuanschaffungen oder Umbauten?

Wenn ja, welche?

17. Wie hat sich der prozentuale Anteil der Mindestverfügbarkeit von Behindertentoiletten in Zügen in den vergangenen zehn Jahren entwickelt (bitte nach Jahr aufschlüsseln)?
18. Wie viele Personenkilometer hat nach Kenntnis der Bundesregierung die Deutsche Bahn AG im Fernverkehr sowie im Nahverkehr im Jahr 2019 ohne funktionierende Behindertentoiletten erbracht, und welchem Anteil an den erbrachten Personenkilometern entspricht dies jeweils (bitte einzeln für Nah- und Fernverkehr angeben)?
19. Wie hat sich der Anteil der ohne funktionierende Behindertentoilette erbrachten Personenkilometer im Nah- und Fernverkehr in den vergangenen zehn Jahren entwickelt (bitte einzeln für Nah- und Fernverkehr angeben und nach Jahr aufschlüsseln)?
20. Wie viele Stunden standen die Behindertentoiletten in Zügen im Jahr 2019 insgesamt nicht zur Verfügung?
21. Geht die Bundesregierung davon aus, dass das in § 8 Absatz 3 Satz 3 des Personenbeförderungsgesetzes gesetzte Ziel der vollständigen Barrierefreiheit im öffentlichen Personennahverkehr bis zum 1. Januar 2022 insbesondere in Bezug auf Bahnhöfe und Züge der DB AG erreicht wird?
Wenn nein, warum nicht?
22. Wie hoch ist der Anteil von mobilitätseingeschränkten Fahrgästen der DB AG am gesamten Fahrgastaufkommen seit 2010 (bitte pro Jahr aufschlüsseln)?
23. Wie oft hat die Mobilitätsservice-Zentrale (MSZ) der DB AG die Beförderung von mobilitätseingeschränkten Personen im gewünschten Zug in den vergangenen zehn Jahren abgelehnt?
Aus welchen Gründen erfolgte die Ablehnungen (bitte nach Jahr und Grund aufschlüsseln)?
24. Warum kann nach Auffassung der Bundesregierung der Einstieg in Züge der DB AG via Hublift beispielsweise für Rollstuhlfahrer nicht durch das Zugbegleitpersonal vorgenommen werden?
Welche versicherungsrechtlichen Gründe sprechen dagegen, und plant die Bundesregierung eine Änderung der zugrunde liegenden rechtlichen Vorgaben (siehe: https://www.focus.de/reisen/bahn/deutsche-bahn-fuer-rollstuhlfahrer-kay-macquarrie-ist-jede-fahrt-eine-tortur_id_11546558.html)?
25. Teilt die Bundesregierung die Auffassung der Fragesteller, dass kurzfristige Reisen für Menschen, die auf externe Unterstützung durch die MSZ angewiesen sind, aufgrund der 48-h-Anmeldefrist nicht möglich sind?
26. Warum stehen Unterstützungsleistungen der MSZ bei größeren Bahnhöfen (mehr als 30.000 Passagiere/Tag) nicht unabhängig von vorherigen Buchungen zu den Kernzeiten zur Verfügung, und sollte dies nach Auffassung der Bundesregierung geändert werden?
27. Plant die DB AG nach Kenntnis der Bundesregierung Maßnahmen zur Vereinfachung des Buchungsvorgangs von Leistungen der MSZ?

Berlin, den 7. Mai 2020

Christian Lindner und Fraktion

