

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Jens Beeck, Michael Theurer, Johannes Vogel, Carl-Julius Cronenberg, Pascal Kober, Matthias Nölke, Renata Alt, Christine Aschenberg-Dugnus, Nicole Bauer, Dr. Jens Brandenburg (Rhein-Neckar), Hartmut Ebbing, Dr. Marcus Faber, Daniel Föst, Otto Fricke, Thomas Hacker, Reginald Hanke, Peter Heidt, Katrin Helling-Plahr, Markus Herbrand, Torsten Herbst, Katja Hessel, Reinhard Houben, Ulla Ihnen, Olaf in der Beek, Dr. Christian Jung, Karsten Klein, Dr. Marcel Klinge, Carina Konrad, Konstantin Kuhle, Till Mansmann, Roman Müller-Böhm, Frank Müller-Rosentritt, Dr. Martin Neumann, Bernd Reuther, Frank Schäffler, Dr. Wieland Schinnenburg, Matthias Seestern-Pauly, Frank Sitta, Dr. Hermann Otto Solms, Dr. Marie-Agnes Strack-Zimmermann, Benjamin Strasser, Katja Suding, Stephan Thomae, Manfred Todtenhausen, Dr. Florian Toncar, Gerald Ullrich, Sandra Weeser, Nicole Westig, Katharina Willkomm und der Fraktion der FDP**

### **Investitionen der Deutschen Bahn AG für umfassende Barrierefreiheit**

Laut der UN-Behindertenrechtskonvention (UN-BRK) muss der Staat die Rahmenbedingungen dafür schaffen, dass Menschen mit Behinderungen selbstbestimmt und gleichberechtigt mit anderen mobil sein können (<https://www.behindertenrechtskonvention.info/persoенliche-mobilitaet-3870/>).

Die Deutsche Bahn AG betont, dass die gesetzlichen Rahmenbedingungen, z. B. die UN-BRK, der Ausgangspunkt für sämtliche Überlegungen seien, Menschen mit unterschiedlichen Behinderungen eine unbeschwerte Reise zu ermöglichen ([http://www-prod.bahn.de/db\\_regio/view/verantwortung/barrierefreiheit.shtml](http://www-prod.bahn.de/db_regio/view/verantwortung/barrierefreiheit.shtml)).

Die geplante Anschaffung von nichtbarrierefreien Doppelstockzügen im Gesamtwert von 220 Mio. Euro durch die DB Regio Schleswig-Holstein für die Strecke Lübeck-Hamburg Ende 2019 hat großes Unverständnis bei vielen Behindertenverbänden ausgelöst (<https://www.in-online.de/Nachrichten/Norddeutschland/Bahn-Behindertenverband-kritisiert-neue-Doppelstockwaggons>). In der Antwort auf die Schriftliche Fragen 155 und 156 auf Bundestagsdrucksache 19/16190 zieht sich die Bundesregierung darauf zurück, sowohl der Behindertenbeauftragte der Bundesregierung und Behindertenverbände seien in die Entwicklung der technischen Spezifikationen (TSI) bezüglich der Zugänglichkeit und in die aktuellen Gespräche mit den Eisenbahnunternehmen eingebunden. Dies trifft jedoch nicht den Kern der Sache.

Laut Deutsche Bahn AG erfolgt die Bestellung von Fahrzeugen nicht durch den Infrastrukturbetreiber, sondern durch Bestellerorganisationen im Nahverkehr, die Aufgabenträger der Bundesländer seien. Davon gebe es in Deutschland ins-

gesamt 28. Die Bestellerorganisationen und die Deutsche Bahn AG (DB AG) müssten sich eng abstimmen, damit Fahrzeuge und Bahnsteighöhen vollumfänglich zueinander passen ([https://www.deutschebahn.com/de/geschaefte/infrastruktur/bahnhof/barrierefreiheit/Infrastrukturelle\\_Barrierefreiheit-1192884?contentId=1183988](https://www.deutschebahn.com/de/geschaefte/infrastruktur/bahnhof/barrierefreiheit/Infrastrukturelle_Barrierefreiheit-1192884?contentId=1183988)).

Die Deutsche Bahn investiert laut eigenen Angaben (vgl. [https://www.deutschebahn.com/de/presse/suche\\_Medienpakete/2020-Rekordinvestitionen-von-12-2-Milliarden-Euro-in-die-Eisenbahninfrastruktur-3784910](https://www.deutschebahn.com/de/presse/suche_Medienpakete/2020-Rekordinvestitionen-von-12-2-Milliarden-Euro-in-die-Eisenbahninfrastruktur-3784910)) insgesamt 12,2 Mrd. Euro in die Infrastruktur, darunter aber lediglich 1,6 Mrd. Euro in die bauliche Barrierefreiheit für durchschnittlich 100 Bahnhöfe pro Jahr.

Dass Menschen mit Behinderungen, z. B. mit motorischen Einschränkungen, Sinnesbeeinträchtigungen oder kognitiven Einschränkungen, im Bahnreiseverkehr nicht selten massive Einschränkungen hinnehmen müssen, bestätigt ein aktuelles Rechtsgutachten ([https://www.behindertenbeauftragter.de/SharedDocs/Downloads/DE/SchlichtungsstelleBGG/Tolmein-Gutachten.pdf;jsessionid=A8EB95BD30B7AE0F927C8F4C9C9FDB0A.1\\_cid355?\\_\\_blob=publicationFile&v=4](https://www.behindertenbeauftragter.de/SharedDocs/Downloads/DE/SchlichtungsstelleBGG/Tolmein-Gutachten.pdf;jsessionid=A8EB95BD30B7AE0F927C8F4C9C9FDB0A.1_cid355?__blob=publicationFile&v=4)).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie hoch sind nach Kenntnis der Bundesregierung die Investitionen der Deutschen Bahn AG (DB AG) in die Barrierefreiheit pro Jahr aufgrund von baulichen Maßnahmen in den Bahnhofsgebäuden (bitte nach Neubauten und Umbauten seit 2015 aufschlüsseln)?
2. Wie hoch sind nach Kenntnis der Bundesregierung die Investitionen der DB AG in die Barrierefreiheit pro Jahr aufgrund von baulichen Maßnahmen an und auf den Bahnsteigen (bitte nach Neubauten und Umbauten seit 2015 aufschlüsseln)?
3. Wie hoch sind nach Kenntnis der Bundesregierung die jährlichen Kosten für Personalschulungen beispielsweise für die Bedienung der Hublifte und für den Einsatz im Rahmen des Mobilitätsservice?
4. Wie hoch sind nach Kenntnis der Bundesregierung die Investitionen der DB AG für die Barrierefreiheit pro Jahr in den Fahrzeugtypen (bitte nach Neuanschaffungen und Bestandsanpassungen seit 2015 aufschlüsseln)?
5. Welche Investitionen in Barrierefreiheit wurden 2018 und 2019 nach Kenntnis der Bundesregierung zurückgestellt (bitte nach Projekt und Investitionssumme aufschlüsseln)?
6. Wie hoch wären nach Kenntnis der Bundesregierung die Einsparungen bei einer Zusammenlegung der DB Regio AG und der DB Fernverkehr AG und der damit einhergehenden Vermeidung von Doppelstrukturen bei Planung und Umsetzung von Barrierefreiheit?
7. Bei welchen aktuellen Fahrzeugtypen der Deutschen Bahn AG gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung einen stufenlosen Eingangsbereich zu beiden Zugklassen analog zum ECx, und in welchem Verhältnis ist die Gesamtanzahl der Züge zur Gesamtzahl Fahrzeugflotte der Deutschen Bahn?
8. Ist der Bundesregierung bekannt, ob die DB Regio Schleswig-Holstein Angebote für barrierefreie Alternativen zu den 22 nichtbarrierefreien Doppelstockzügen eingeholt wurden, und falls ja, welche Mehr- und Minderkosten wären mit einem Kauf verbunden gewesen?
  - a) Welche Mehrkosten wären nach Kenntnis der Bundesregierung entstanden, wenn statt der nicht barrierefreien Doppelstockzüge der neue ECx angeschafft worden wäre?

9. Welche Bestellerorganisationen im Nahverkehr gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung in Deutschland, und wie sind deren Eigentümerstrukturen?
10. Wie sind Behindertenverbände in die konkreten Beschaffungspläne der Länder und der Bestellerorganisationen nach Kenntnis der Bundesregierung eingebunden?
11. In welchen Nahverkehrsplänen der Länder sind, nach Kenntnis der Bundesregierung, „angemessene Vorkehrungen“ zur Erreichung der Barrierefreiheit verankert?

Berlin, den 10. September 2020

**Christian Lindner und Fraktion**

