

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Jens Beeck, Michael Theurer, Johannes Vogel, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP
– Drucksache 19/22351 –**

Investitionen der Deutschen Bahn AG für umfassende Barrierefreiheit

Vorbemerkung der Fragesteller

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/persoenliche-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).

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.ln-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 insgesamt 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/geschaeft/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) 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).

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)?

Die Fragen 1 und 2 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach Auskunft der Deutschen Bahn AG (DB AG) betreibt die DB Station&Service AG rund 5.700 Personenbahnhöfe. Investitionen in Barrierefreiheit werden nicht separat erfasst.

Pro Jahr baut das Unternehmen durchschnittlich 100 Stationen barrierefrei um. 78 Prozent aller Bahnhöfe sind inzwischen stufenfrei erreichbar. Für blinde und sehbehinderte Menschen sind über 5.300 der 9.234 Bahnsteige mit einem taktischen Leitsystem aus Bodenindikatoren ausgestattet. Die DB AG investiert verstärkt in die Errichtung, Modernisierung und in den barrierefreien Ausbau von Stationen; neue Fahrtreppen, Aufzüge, Rampen, Sitzmöbel, digitale Reisendeninformationen und mehrere Sinne ansprechende Wegeleitsysteme werden errichtet und in Betrieb genommen.

Seit 2015 hat sich das dafür vorgesehene Projektvolumen mehr als verdoppelt.

Der Anteil am Projektvolumen für Maßnahmen der Barrierefreiheit sowie eine Aufteilung nach Neu- und Umbauten ist nicht gesondert erfasst.

Jahr	2015	2016	2017	2018	2019
Investitionsvolumen in Milliarden Euro	0,6	0,7	0,8	1,0	1,3

Quelle DB AG

Im Übrigen liegen der Bundesregierung keine weiteren eigenen Informationen vor.

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?

Nach Auskunft der DB AG werden Mitarbeitende für das Bedienen der Hubbahnen für den Mobilitätsservice geschult und geprüft. Die Schulung umfasst die Einweisung an den Hubliften inklusive des Arbeitsschutzes. Der Umgang mit mobilitätseingeschränkten Fahrgästen ist wesentlicher Bestandteil der jährlich stattfindenden ganztägigen Schulungsmaßnahmen. Jährlich anlassbezogen

und individuell werden Zahlungen von der DB AG für die Qualifizierung der Service-Personale erbracht.

Systemische Auswertungen der Kosten für die Schulungsmaßnahmen aufgeteilt nach einzelnen Service-Leistungen, wie z. B. Bedienung der Hubbühnen, sind nach Auskunft der DB AG nicht möglich.

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)?

Nach Auskunft der DB AG werden Investitionen in Barrierefreiheit nicht gesondert erfasst.

5. Welche Investitionen in Barrierefreiheit wurden 2018 und 2019 nach Kenntnis der Bundesregierung zurückgestellt (bitte nach Projekt und Investitionssumme aufschlüsseln)?

Nach Auskunft der DB AG hat die DB Station&Service AG in den Jahren 2018 und 2019 keine geplanten Investitionen in Barrierefreiheit zurückgestellt.

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?

Die Bundesregierung hat keine eigenen Erkenntnisse hinsichtlich möglicher Einsparungen bei einer Zusammenlegung der DB Regio AG und der DB Fernverkehr AG.

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?

Der Ein- und Ausstieg ist nach Auskunft der DB AG durch Neubeschaffung aufgrund der Vorgaben der Technischen Spezifikationen für mobilitätseingeschränkte Personen (TSI PRM) bzw. durch Modernisierung bei 79 Prozent der Flotte barrierefrei gewährleistet.

Viele der heute nicht barrierefreien Fahrzeuge gehören noch zu dem Bestand der übernommenen Einheitswagen der Deutschen Bundesbahn, die innerhalb der nächsten Jahre ausgemustert werden. Bei Neigetechnik-Fahrzeugen bis zum Baujahr 2003 ist ein stufenloser Zugang konstruktionsbedingt ausgeschlossen; im Rahmen der Modernisierung sollen Hublifte eingebaut werden. Einige Doppelstockfahrzeuge wurden bis 2010 aufgrund der Anforderungen der Aufgabenträger noch mit Hocheinstieg beschafft, weil diese Fahrzeuge etwa 20 Sitzplätze mehr haben und dadurch die vom Aufgabenträger geforderten Sitzplatzkapazitäten erfüllen. Die Aufgabenträger haben einen stufenlosen Zugang nur an einer Stelle im Zugverband gefordert, der im Steuerwagen mittels Rampe möglich ist.

Alle seit 2008 von DB Fernverkehr AG beauftragten Neufahrzeuge erfüllen alle Vorgaben der TSI PRM.

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?

Nach Auskunft der DB AG wurden die Fahrzeuge bei der DB Regio AG auf Basis der Anforderungen des Aufgabenträgers in der Ausschreibung Elektromotoren Ost beschafft. Die Züge entsprechen den Bestimmungen der TSI PRM. Es werden elektrische Doppelstock-Triebzüge „Stadler KISS“ des Schweizer Herstellers Stadler Rail eingesetzt. Im Rahmen der vorgegebenen Bahnsteighöhen und des möglichen Lichtraumprofils sind diese Fahrzeuge vom Hersteller bestmöglich angepasst.

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?

Die Fragen 9 bis 11 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Schienenpersonennahverkehr fällt in den Verantwortungsbereich der jeweiligen Länder.