

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Pascal Kober, Michael Theurer, Jens Beeck, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP  
– Drucksache 19/24746 –**

### **Vandalismussicherheit und Barrierefreiheit von Aufzügen im Zuständigkeitsbereich der Deutschen Bahn**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Der Ausfall von Aufzügen in öffentlichen Gebäuden und Einrichtungen der Deutschen Bahn (DB) ist den Fragestellern als Missstand aus zahlreichen Bürgergesprächen bekannt. Neben der Beeinträchtigung durch Verschmutzung werden hierbei häufig Ausfälle aufgrund technischer Probleme ins Feld geführt.

Die Deutsche Bahn unterhält ca. 2 200 Personenaufzüge. Ausweislich der Antwort der Bundesregierung auf Bundestagsdrucksache 19/13092 ergreift die DB „alle ihr zur Verfügung stehenden Maßnahmen, um die Verfügbarkeit an höhenfördertechnischen Anlagen auf einem hohen Niveau zu halten“. Laut Auskunft der Bundesregierung sind zu jedem Zeitpunkt im Durchschnitt ca. 66 Aufzüge nicht verfügbar.

Funktionierende Aufzüge sind nicht nur eine Frage der Bequemlichkeit für alle Zugreisenden, die mit schwerem Gepäck reisen. Aufzüge sind unverzichtbar, wenn es darum gehen soll, dass Bürgerinnen und Bürger barrierearm Bahnhofsgebäude und insbesondere Bahnsteige nutzen können. Dies betrifft alle Bürgerinnen und Bürger mit Mobilitätseinschränkungen, d. h. unter anderem Rollstuhlfahrer, Bürger mit Sinnesbeeinträchtigungen, Bürger mit kognitiven Beeinträchtigungen sowie ältere Mitbürgerinnen und Mitbürger oder Erkrankte sowie Familien mit kleinen Kindern.

Der fortschreitende Prozess des demographischen Wandels mit der einhergehenden steigenden Zahl mobilitätseingeschränkter Menschen gibt der Frage barrierefreier öffentlicher Verkehrsmittel eine immer größere Bedeutung. Ein großes Problem im Bereich des barrierefreien Zugangs zu öffentlichen Transportmitteln und deren Nutzung stellt die Tatsache dar, dass oftmals Aufzüge von Vandalismus betroffen sind und deshalb ausfallen.

Daraus folgt die Frage, inwieweit durch eine bessere technische Ausstattung und eine Anwendung erhöhter Schutzmaßnahmen bzw. eines erhöhten Schutzstandards dem Ausfall von Aufzügen durch Vandalismus begegnet werden kann und welche Gründe und Faktoren für die Anwendung des jetzigen Schutzstandards ausschlaggebend sind.

1. Wann sind nach Kenntnis der Bundesregierung zuletzt die Vorgaben zur Inverkehrbringung von neuen Aufzügen in Bezug auf die Sicherheit von Aufzügen gegen Vandalismus erhöht worden, und für wann ist die nächste Änderung der Vorgaben in diesem Zusammenhang geplant?
2. Wann sind nach Kenntnis der Bundesregierung zuletzt die Vorgaben zur Inverkehrbringung von neuen Aufzügen in Bezug auf die Barrierefreiheit verbessert worden, und für wann ist die nächste Änderung der Vorgaben in diesem Zusammenhang geplant?

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

Das gültige Regelwerk ist die DIN EN 81-80:2019-11; sie beinhaltet die deutsche Fassung der vom Technischen Komitee festgelegten Norm CEN/TC 10 Aufzüge, Fahrtreppen und Fahrsteige. Die Fassung hat den Stand von November 2019. Der Normungsprozess mit der Erarbeitung und Fortschreibung der Norm unterliegt dem Deutschen Institut für Normung e. V. (DIN).

Der Bundesregierung liegen keine weiteren eigenen Informationen zu Änderungen vor.

3. Was sind nach Kenntnis der Bundesregierung die Gründe für den Ausfall von Personenaufzügen der Deutschen Bahn (bitte nach Anteil in den Kategorien Stromausfall, Vandalismus, unsachgemäße Behandlung, Streugut und sonstige technische Störungen unterteilen)?
  - a) Welche durch Vandalismus verursachten Schäden begründen, dass Aufzüge der Deutschen Bahn nicht benutzbar sind (bitte die zehn häufigsten Schäden nennen)?
  - b) Welche Komponenten sind wie häufig betroffen (bitte die zehn Komponenten nennen, die am häufigsten betroffen sind)?
  - c) Welche Methoden und Angriffsmittel werden nach Kenntnis der Bundesregierung bei Vandalismus in Aufzügen der Deutschen Bahn am häufigsten angewandt (bitte die zehn häufigsten Methoden und Angriffsmittel nennen)?

Die Fragen 3 bis 3c werden gemeinsam beantwortet.

Nach Auskunft der Deutschen Bahn AG (DB AG) sind die häufigsten Ursachen für Ausfallmeldungen zu ungefähr gleichen Anteilen Vandalismus, unsachgemäße Behandlung, Materialermüdung (Verschleiß) und Materialfehler (Fabrikationsfehler). Weitere Ursachen für Ausfälle der Anlagen, wie z. B. Stromausfall, kommen deutlich seltener vor.

Nach Auskunft der DB AG sind die zehn häufigsten Schäden:

1. Türmechanik zerstört,
2. Türscheiben beschädigt/Graffiti,
3. Türlichtgitter (Schutzeinrichtungen) beschädigt,
4. Taster in der Kabine zerstört,
5. Außentaster zerstört,
6. Anzeigen in der Kabine zerstört,
7. Schachtverglasung beschädigt,
8. Kabinenbeleuchtung zerstört,
9. Handlaufbefestigungen zerstört,

#### 10. Brandschäden.

Nach Auskunft der DB AG sind die zehn am häufigsten betroffenen Komponenten:

1. Türmechanik zerstört – Tür,
2. Türscheiben beschädigt/Graffiti – Tür-/Aufzugsscheiben,
3. Türlichtgitter (Schutzeinrichtungen) beschädigt – Tür,
4. Taster in der Kabine zerstört – Innentaster,
5. Außentaster zerstört – Außentaster,
6. Anzeigen in der Kabine zerstört – Anzeigeelemente,
7. Schachtverglasung beschädigt – Verglasung,
8. Kabinenbeleuchtung zerstört – Beleuchtung,
9. Handlaufbefestigungen zerstört – Handläufe,
10. Brandschäden – Aufzugskabine.

Nach Auskunft der DB AG sind folgende Angriffsmittel aus den Schadensbildern ableitbar:

1. Schlagwerkzeuge u. a. entwendete Nothammer (Scheiben),
  2. Stichwaffen (Messer, Spitze Gegenstände),
  3. Fremdkörper (Schrauben),
  4. Biologische Stoffe (Urin/Exkreme),
  5. Sprengstoffe (Böller),
  6. Blockiereinrichtungen (Keile),
  7. Farben und Lacke,
  8. Säure,
  9. Feuer,
  10. Sonstige.
4. An wie vielen Tagen waren 2019 und im ersten Halbjahr 2020 nach Kenntnis der Bundesregierung Aufzüge nicht benutzbar (bitte für jedes Land Nennung der zehn Aufzüge bzw. Bahnhöfe, die am längsten nicht benutzbar waren, bitte gesondert ausweisen, wenn es sich um den einzigen Aufzug handelte mit dem das dazugehörige Gleis barrierefrei erreichbar war)?

Nach Auskunft der DB AG waren die Aufzüge im Zeitraum vom 1. Januar 2019 bis 30. Juni 2020 in der kundenrelevanten Hauptverkehrszeit (6 bis 22 Uhr) zu 97,6 Prozent verfügbar.

In der nachfolgenden Tabelle werden je Land zehn Aufzüge benannt, die im Zeitraum vom 1. Januar 2019 bis 30. Juni 2020 für die längste Zeit nicht benutzbar waren. Ihre Verfügbarkeit in der kundenrelevanten Hauptverkehrszeit (6 bis 22 Uhr) lag im Schnitt bei 92,3 Prozent. Von den 160 in der Tabelle benannten Aufzügen sind 121 Aufzüge als nicht verfügbar aufgelistet, weil sie modernisiert oder umgebaut wurden. Größtenteils existiert jeweils nur der aufgelistete Aufzug pro Bahnsteig.

Bundesland	Station	Beschreibung Ort	Nicht verfügbar, weil im Umbau/ Modernisierung
Baden-Württemberg	Mannheim Hbf	Treppenhaus 4	Ja
Baden-Württemberg	Esslingen (Neckar)	Bhf. Vorplatz	Ja
Baden-Württemberg	Fellbach	Bstg.2, Gl.3/4	Ja
Baden-Württemberg	Stuttgart-Untertürkheim Pbf	Bstg., Gl.4/5	Ja
Baden-Württemberg	Freiberg (Neckar)	Bhf. Vorplatz	Ja
Baden-Württemberg	Leonberg	Bstg.2	Ja
Baden-Württemberg	Winterbach (b Schorndorf)	Bstg.1, Gl.1	Ja
Baden-Württemberg	Bad Friedrichshall Hbf	AZ Personenunterführung	Ja
Baden-Württemberg	Niederbiegen	Bahnsteig 3 (Gleis Ulm-FN)	Nein
Baden-Württemberg	Lörrach Schwarzwaldstraße	Bahnsteig 1(Ri Lörrach)	Nein
Bayern	Rottendorf	Bahnsteig 1 Gl.1	Ja
Bayern	Würzburg Hbf	Bahnsteig 4 Gl.6+7	Ja
Bayern	Hebertshausen	Gl.1/2	Nein
Bayern	Regensburg Hbf	EG Treppenh.	Nein
Bayern	Ingolstadt Audi	Bahnsteig 01	Ja
Bayern	Ingolstadt Nord	Bahnsteig B Gleis 5/6	Ja
Bayern	Würzburg Hbf	Bahnsteig 3 Gl.4+5	Ja
Bayern	Regensburg Hbf	Bstg 2	Nein
Bayern	Geltendorf	Bahnsteig A, Gl. 1 (Ri. Kempten)	Nein
Bayern	Memmingen	Bstg. 2, Überführung als Bahnsteigszugang	Ja
Berlin	Berlin Zoologischer Garten	Gl. 1–2	Ja
Berlin	Berlin Zoologischer Garten	Gl. 3–4	Ja
Berlin	Springpfuhl	Gl. 1–2, Treppenaufgang zur Straßenbrücke	Ja
Berlin	Berlin-Lichtenberg	Halle UG-OG (Panorama)	Ja
Berlin	Berlin-Tegel	Gl.1–5 (Gorkistr.)	Ja
Berlin	Innsbrucker Platz	Gl. 1–2 (Schrägaufzug)	Ja
Berlin	Ostkreuz	Fernbahnsteig Gl. 7/Bahnsteig Rn2 unten	Ja
Berlin	Berlin Südkreuz	AZ Halle Ost (links_doppel)	Ja
Berlin	Berlin Hauptbahnhof	Gleis 3/4 2.Untergeschoss	Ja
Berlin	Berlin-Zehlendorf	S-Bahnsteig Gl 1/2	Ja
Brandenburg	Waßmannsdorf	Gl. 2 (Ri Berlin)	Ja
Brandenburg	Waßmannsdorf	Gl. 1 (Ri BER)	Ja
Brandenburg	Finsterwalde (Niederlausitz)	Bstg. 2	Ja
Brandenburg	Finsterwalde (Niederlausitz)	Gl. 1	Ja
Brandenburg	Rathenow	EG/PTU	Ja
Brandenburg	Löwenberg (Mark)	Gleis 2	Ja
Brandenburg	Ruhland	Aufzug 3/4	Ja
Brandenburg	Rangsdorf	Bstg. 2	Nein
Brandenburg	Oranienburg	S-Bahnsteig A GL 30/32	Ja
Brandenburg	Potsdam Charlottenhof	Gl. 2	Nein
Bremen	Bremen-Burg	Gl. 2	Ja
Bremen	Bremen-Burg	Gl.5	Ja
Bremen	Bremen-Burg	Gl 3/4	Ja
Bremen	Bremen Hbf	Lounge	Ja
Bremen	Bremen-Mahndorf	Gl. 1	Ja
Bremen	Bremen-Mahndorf	Gl 2	Ja
Bremen	Bremerhaven-Lehe Pbf	Gl. 3/4	Nein

Bundesland	Station	Beschreibung Ort	Nicht verfügbar, weil im Umbau/ Modernisierung
Bremen	Bremerhaven Hbf	Gl. 2/3	Nein
Bremen	Bremen-Walle	Gl.5/6	Nein
Bremen	Bremen Hbf	Gl 1	Nein
Hamburg	Hamburg Hbf	Aufzug wurde ersetzt	Ja
Hamburg	Hamburg-Rahlstedt	Mittelbahnsteig 01 Gleis 1/2	Ja
Hamburg	Hamburg Hbf	Bstg.2	Ja
Hamburg	Hamburg Airport (Flughafen)	S-Bstg SÜD T2	Ja
Hamburg	Hamburg Hbf	S-Bahn Gl. 3/4	Ja
Hamburg	Ohlsdorf	S-Bahnsteig Gleis 2/5	Nein
Hamburg	Hamburg-Bergedorf	Empfangsgebäude	Nein
Hamburg	Barmbek	S-Bahnsteig Gleis 1/5	Ja
Hamburg	Rissen	S-Bahnsteig Gleis 1/2	Nein
Hamburg	Bahrenfeld	S-Bahnsteig Gleis 1/2	Ja
Hessen	Frankfurt (Main) Hbf	Aufzug wurde ersetzt	Ja
Hessen	Babenhausen (Hess)	Bahnsteig 1, Gleis 1/2	Ja
Hessen	Frankfurt-Höchst	Bstg 3/4	Nein
Hessen	Neu Isenburg	Personenunterführung (Stadt Neu Isenb.)	Ja
Hessen	Frankfurt (Main) Hauptwache	S-Bahnsteig	Nein
Hessen	Frankfurt am Main Stadion	Personenunterführung (alt)	Ja
Hessen	Frankfurt (Main) Süd	Personenunterführung	Nein
Hessen	Egelsbach	Aufzug wurde ersetzt	Ja
Hessen	Biblis	Bstg 2	Ja
Hessen	Vellmar-Osterberg/EKZ	BSTG Gl 2	Nein
Mecklenburg-Vorpommern.	Schwerin Mitte	Bahnsteig 1	Nein
Mecklenburg-Vorpommern	Rostock Hbf	Bstg. 1/2	Ja
Mecklenburg-Vorpommern	Greifswald	Gl. 1	Nein
Mecklenburg-Vorpommern	Stralsund Hbf	Gl. 5/6	Ja
Mecklenburg-Vorpommern	Stralsund Hbf	Gl.4	Ja
Mecklenburg-Vorpommern	Rostock Evershagen	Bstg.1/2-Brücke	Ja
Mecklenburg-Vorpommern	Rostock Lichtenhagen	Bstg.1/2-Brücke	Ja
Mecklenburg-Vorpommern	Rostock Hbf	Bstg.7	Ja
Mecklenburg-Vorpommern	Rostock Hbf	Ausgang Nord	Nein
Mecklenburg-Vorpommern	Schwerin Mitte	Bahnsteig 2	Nein
Niedersachsen	Dedensen/Gümmer	Bstg Gl 2/3	Ja
Niedersachsen	Anderten-Misburg	Bstg Gl 1/2	Ja
Niedersachsen	Uelzen	Bstg D Gl 101	Ja
Niedersachsen	Langenhagen-Mitte	Bstg Gl 4	Ja
Niedersachsen	Emden Hbf	Gleis 5/6	Ja
Niedersachsen	Emden Hbf	Gleis 2	Ja
Niedersachsen	Emden Hbf	Gleis 3/4	Ja
Niedersachsen	Langenhagen-Mitte	Bstg Gl 2/3	Ja
Niedersachsen	Göttingen	Bstg Gleis 6/7	Ja
Niedersachsen	Göttingen	Bstg Gleis 4/5	Ja
Nordrhein-Westfalen	Lennestadt-Altenhundem	Bahnsteig 02	Ja
Nordrhein-Westfalen	Dortmund-Dorstfeld	B Gl 5/6	Ja
Nordrhein-Westfalen	Essen-Holthausen	Ri Wuppertal	Ja
Nordrhein-Westfalen	Hilden	Bstg. 01	Ja
Nordrhein-Westfalen	Wülfrath-Aprath	Gl 1 West	Ja

Bundesland	Station	Beschreibung Ort	Nicht verfügbar, weil im Umbau/ Modernisierung
Nordrhein-Westfalen	Remscheid-Lennep	Bahnsteig 01 Gleis 1 Ri Wtal	Nein
Nordrhein-Westfalen	Wuppertal-Vohwinkel	Gleis 11/12	Ja
Nordrhein-Westfalen	Gelsenkirchen-Buer Nord	Personenaufzug HA 0026	Ja
Nordrhein-Westfalen	Solingen Hbf	Bahnsteig 03 (Gleis 9/10)	Ja
Nordrhein-Westfalen	Viersen-Dülken	Bahnsteig 02	Ja
Rheinland-Pfalz	Grünstadt	Bstg.2	Ja
Rheinland-Pfalz	Grünstadt	Bahnsteig 2; Gl. 4	Ja
Rheinland-Pfalz	Remagen	Bstg 2	Ja
Rheinland-Pfalz	Ludwigshafen (Rhein) Mitte	Bahnsteig 1; Gl.1	Ja
Rheinland-Pfalz	Remagen	Personenaufzug Bstg 1	Ja
Rheinland-Pfalz	Bacharach	Aufzug Bstg 1	Ja
Rheinland-Pfalz	Bobenheim	Bahnsteig 2; Gl.2/3	Ja
Rheinland-Pfalz	Winden (Pfalz)	Bahnsteig 2; Gl.2/3	Ja
Rheinland-Pfalz	Winden (Pfalz)	Bahnsteig 1; Gl.1	Nein
Rheinland-Pfalz	Frankenthal Süd	Aufzug Bstg.2	Nein
Saarland	Neunkirchen (Saar) Hbf	Personenaufzug Gleis 25	Ja
Saarland	Neunkirchen (Saar) Hbf	Personenaufzug Gleis 2/3	Ja
Saarland	Eppelborn	Aufzug Bahnsteig Gl. 2/3	Ja
Saarland	Eppelborn	Aufzug Vorplatz/Zugang PU	Ja
Saarland	Merzig (Saar)	Bahnsteig Gl. 1	Ja
Saarland	Neunkirchen (Saar) Hbf	Bahnsteig Gl. 1 (= Bstg 2 lt. Inventur)	Ja
Saarland	Neunkirchen (Saar) Hbf	Bahnsteig Gl.26/27 (=Bstg 1 lt Inventur)	Ja
Saarland	Homburg (Saar) Hbf	Bahnsteig 7/8	Ja
Saarland	Brebach	Personenaufzug PU/ Vorpl./ZOB	Nein
Saarland	Dillingen (Saar)	Bahnsteig 4/5	Ja
Sachsen	Leipzig-Gohlis	Leipzig-Gohlis Bahnsteig 3	Ja
Sachsen	Zwickau (Sachs) Hbf	Zwickau (Sachs) Bahnsteig 5	Nein
Sachsen	Bautzen	Bahnsteig 1	Ja
Sachsen	Lengsfeld (Vogtl)	Personenaufzug – Bstg. 2	Ja
Sachsen	Leipzig-Möckern	Personenaufzug Bstg 2	Ja
Sachsen	Leipzig Messe	Leipzig Messe Mittelbahn- steig 1/2	Ja
Sachsen	Leipzig-Plagwitz	Leipzig-Plagwitz Bahnsteig 2	Ja
Sachsen	Glauchau (Sachs)	Glauchau (Sachs) Bahnsteig 3	Nein
Sachsen	Plauen (Vogtl) Mitte	Personenaufzug Bstg 1	Nein
Sachsen	Leipzig-Gohlis	Personenaufzug 961122	Ja
Sachsen-Anhalt	Köthen	Bahnsteig 2/3	Ja
Sachsen-Anhalt	Köthen	Bahnsteig 4/5	Ja
Sachsen-Anhalt	Köthen	Bahnsteig 1	Ja
Sachsen-Anhalt	Sangerhausen	Aufzug Bstg 2/3	Nein
Sachsen-Anhalt	Sandersleben (Anh)	Personenaufzug PTU zum Bahnsteig 2	Ja
Sachsen-Anhalt	Weißenfels	Bahnsteig 3–4	Nein
Sachsen-Anhalt	Magdeburg Hbf	Personenaufzug Bstg 5	Ja

Bundesland	Station	Beschreibung Ort	Nicht verfügbar, weil im Umbau/ Modernisierung
Sachsen-Anhalt	Sandersleben (Anh)	Personenaufzug PTU zum Bahnsteig 1	Ja
Sachsen-Anhalt	Osterburg	Personenaufzug Bstg 1	Nein
Sachsen-Anhalt	Calbe (Saale) Ost	Hausbahnsteig	Nein
Schleswig-Holstein	Schwarzenbek	Personenaufzug P&R	Ja
Schleswig-Holstein	Schwarzenbek	Personenaufzug Bstg 2	Ja
Schleswig-Holstein	Husum	Personenaufzug Tun/Bstg.1 Gl.1/3	Ja
Schleswig-Holstein	Schwarzenbek	Personenaufzug Bstg 1	Ja
Schleswig-Holstein	Keitum	Personenaufzug Tunnel/ Bstg.1	Ja
Schleswig-Holstein	Bad Oldesloe	Empfangsgebäude DB AG	Ja
Schleswig-Holstein	Niebüll	Personenunterführung	Nein
Schleswig-Holstein	Husum	Personenaufzug Tun/Bstg.2 Gl.4/5	Ja
Schleswig-Holstein	Wohltorf	S-Bahnsteig Gleis 1/2	Nein
Schleswig-Holstein	Büchen	Bahnsteig 2 Gl. 4	Nein
Thüringen	Mühlhausen (Thür)	Personenaufzug 2	Ja
Thüringen	Jena-Göschwitz	Personenaufzug Bstg 1/2	Ja
Thüringen	Weimar	Personenaufzug 3/4	Ja
Thüringen	Hermsdorf-Klosterlausnitz	Aufzug wurde ersetzt	Ja
Thüringen	Sömmerda	Personenaufzug Bstg 2/3	Nein
Thüringen	Mühlhausen (Thür)	Personenaufzug 1	Ja
Thüringen	Hermsdorf-Klosterlausnitz	Aufzug wurde ersetzt	Ja
Thüringen	Hermsdorf-Klosterlausnitz	Personenaufzug Bstg 1/2	Ja
Thüringen	Saalfeld (Saale)	Bahnsteig 1 Gleis 1/2	Ja
Thüringen	Suhl	Bahnsteig 02	Nein

Quelle: DB AG

5. Wie erklären sich nach Kenntnis der Bundesregierung die überdurchschnittlichen mittleren Ausfallraten der Länder Thüringen, Rheinland-Pfalz und Baden-Württemberg vom 1. Januar bis 30. Juni 2019?

Nach Auskunft der DB AG wird die Verfügbarkeit von unterschiedlichen Faktoren beeinflusst, z. B. vom Ausmaß des Vandalismus oder von Schäden durch starke Witterungseinflüsse.

Der Bundesregierung liegen keine eigenen Erkenntnisse zu den Gründen in den Ländern vor.

6. Wie hoch waren nach Kenntnis der Bundesregierung die Wartungskosten (bitte im Verhältnis zu allen Aufzügen angeben)?

Nach Auskunft der DB AG betragen die Kosten für die Inspektion, Wartung, Entstörung und Instandsetzung der 2.240 Aufzüge im Jahr 2019 rund 21 Mio. Euro.

7. In wie vielen Fällen konnten nach Kenntnis der Bundesregierung in den vergangenen vier Jahren Schadenersatzforderungen der Deutschen Bahn gegen die Verursacher von Schäden an Aufzügen durchgesetzt werden, und in welcher Höhe?

Nach Auskunft der DB AG bleiben in einem Großteil der Vandalismusfälle die Verursacher – trotz Anzeige – unbekannt oder können mangels Beweisen nicht haftbar gemacht werden. In den vergangenen vier Jahren konnten nur in Fällen in einem niedrigen zweistelligen Bereich Schadenersatzforderungen der DB AG gegen bekannte Verursacher von Schäden an fördertechnischen Anlagen gestellt werden. Die gestellten Schadenersatzforderungen in mittlerer fünfstelliger Höhe konnten nur zu einem geringen Anteil realisiert werden.

8. Inwiefern bestehen aus Sicht der Bundesregierung Zielkonflikte zwischen Anforderungen der Barrierefreiheit und einem erhöhten Schutz gegen Vandalismus bei Aufzügen (bitte insbesondere auf Anforderungen von eingeschränkter Ausdauer, eingeschränkter Geschicklichkeit, Sehbehinderung, Hörbehinderung eingehen)?
19. Ist nach Kenntnis der Bundesregierung eine zukünftige Entschädigung im Falle einer ausgefallenen Aufzugsanlage geplant, und wenn nein, warum nicht?

Die Fragen 8 und 19 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach Auskunft der DB AG besteht in der derzeitigen Anlagenausführung kein Widerspruch zwischen der Barrierefreiheit und einem erhöhten Schutz gegen Vandalismus. Die DB AG kann nur für Entschädigungen herangezogen werden, wenn ein grob fahrlässiges Verhalten der DB AG vorliegt. Die Bundesregierung beabsichtigt nicht diese Entschädigungsleistungen zu erweitern.

Bei einer Reiseplanung liegen Informationen über defekte Aufzüge vor, insofern kann dies bei der Reiseanmeldung über die Mobilitätsservice-Zentrale (MSZ) berücksichtigt werden.

9. Welchen Schutzstandard gegen Vandalismus bei Aufzügen verwendet die Deutsche Bahn nach Kenntnis der Bundesregierung?
10. Welches ist der höchste auf dem Markt erhältliche Schutzstandard hinsichtlich einer Steigerung des Schutzes gegen Vandalismus, und wie wurde dieser entwickelt?
  - a) Welche Auswahlprozesse durchläuft die Festlegung der Schutzstandards?
  - b) Wie werden Behindertenverbände an diesem Prozess beteiligt?
12. Welches ist der höchste auf dem Markt erhältliche Standard der Barrierefreiheit, und inwiefern wurde dieser unter Beteiligung von Behindertenverbänden entwickelt?

Die Fragen 9, 10 und 12 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach Auskunft der DB AG wird die Norm DIN EN 81-71 „Sicherheitsregeln für Konstruktion und Einbau von Aufzügen – Besondere Anwendungen für Personen- und Lastenaufzüge – Teil 71: Schutzmaßnahmen gegen mutwillige

Zerstörung“ angewendet. Die Erarbeitung von Festlegungen erfolgt durch den Normenausschuss Maschinenbau (NAM) im DIN.

Die DB AG setzt Aufzüge mit dem auf dem Markt erhältlichen Standard zur Barrierefreiheit nach DIN EN 81-70 ein.

Die Vorgaben ergeben sich aus dem Normungsprozess des DIN, der die Beteiligung der interessierten Kreise gewährleistet. So obliegt auch die Beteiligung von Behindertenverbänden bei der Erarbeitung/Fortschreibung der DIN 81-70 dem DIN.

11. Welchen Standard der Barrierefreiheit verwendet nach Kenntnis der Bundesregierung die Deutsche Bahn?

Nach Auskunft der DB AG hält sie sich beim Neubau und bei der Erneuerung/Aufrüstung von Anlagen der Personenbahnhöfe an die Regelungen der VO (EU) 1300/2014 (TSI PRM). Diese umfasst technische Spezifikationen bezüglich der „Zugänglichkeit des Eisenbahnsystems der Union für Menschen mit Behinderungen und Menschen mit eingeschränkter Mobilität“. Diese EU-Vorgaben werden bei der DB AG für Personenbahnhöfe in den eisenbahnspezifischen technischen Baubestimmungen der DB Richtlinie 813 „Personenbahnhöfe planen und bauen“ umgesetzt und ggf. durch Anforderungen aus nationalen Normen zum Barrierefreien Bauen ergänzt.

Die TSI PRM und die Richtlinie 813 benennen als Spezifikation/Standard für die Barrierefreiheit neuer Aufzüge die DIN EN 81-70 „Sicherheitsregeln für die Konstruktion und den Einbau von Aufzügen – Teil 70: Zugänglichkeit von Aufzügen für Personen einschließlich Personen mit Behinderungen“.

13. Müssen Aufzüge im Verantwortungsbereich der Deutschen Bahn das Zwei-Sinne-Prinzip erfüllen?

Ja. Dies ist in der DIN 81-70 festgelegt.

14. Wann hat die Bundesregierung zuletzt mit Behindertenverbänden das Thema Barrierefreiheit im Bahnverkehr erörtert (bitte Angaben zu den letzten zehn Treffen, den beteiligten Verbänden sowie zu dem jeweiligen Rahmen, in dem das Treffen stattfand)?
15. Wann hat die Bundesregierung zuletzt mit Behindertenverbänden und der Aufzugindustrie das Thema Barrierefreiheit im Bahnverkehr erörtert (bitte Angaben zu den letzten zehn Treffen, den beteiligten Verbänden sowie zu dem jeweiligen Rahmen, in dem das Treffen stattfand)?
16. Wie hat die Bundesregierung die Zusammenarbeit zwischen Behindertenverbänden und Industrie bei der Entwicklung von vandalismussicheren und barrierefreien Aufzügen in den letzten Jahren unterstützt?

Die Fragen 14 bis 16 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach Auskunft der DB AG ist sie im regelmäßigen Austausch mit Betroffenen. Es wurde eine Arbeitsgruppe mit Vertreterinnen und Vertretern, die vom Deutschen Behindertenrat benannt wurden, gebildet. Im Dialog werden wichtige Detailfragen der Umsetzungsmaßnahmen in den Bereichen Infrastruktur, Fahrzeuge, Information und Service erörtert. Damit bringen Menschen mit körperlichen, Seh- und Hörbehinderungen ihre Kompetenz ein, und die zu ergreifen-

den Maßnahmen können an deren spezifischen Bedürfnissen ausgerichtet werden.

Termine der DB AG zu dem Thema „Barrierefreiheit“:

18. November 2020 – Diskussion des vierten Programms zur Barrierefreiheit der DB mit den zuständigen Ansprechpartnern aus allen Geschäftsfeldern.

23. September 2020 – Themen: Perspektiven Mobilitätsservice; Aktueller Sachstand zur DB Information; Weitreichende Barrierefreiheit an Bahnhöfen.

06. November 2019 – Themen: Austausch Vorstand Personenverkehr der DB AG; Pilotprojekt Reisezentrum Leipzig; Perspektiven Mobilitätsservice.

27. März 2019 – Aktueller Sachstand „Anmeldung von Hilfeleistungen bei der MSZ in Verbindung mit anderen Eisenbahnunternehmen Vorstellung „DSA-plus“ (Dynamische Schriftanzeiger); Sachstand Weiterentwicklung Bahnsteighöhenkonzept; Migration der Bahnsteighöhen für die Regio-S-Bahn NRW; Bewertung der Personenbahnhöfe auf weitreichende Barrierefreiheit.

18. Oktober 2018 – Themen: Vorstellung/Diskussion „Pilot-Projekt im dritten Programm zur Barrierefreiheit der DB“; Aktueller Sachstand „Bahnsteighöhenkonzept“; Pressekonferenz „15 Jahre Programmbegleitende Arbeitsgruppe der DB“.

04./05. Juni 2018 – Austausch der Programmbegleitenden Arbeitsgruppe mit Vertretern der Schweizerischen Bundesbahn (SBB) und Österreichischen Bundesbahn (ÖBB) zu den gesetzlichen Rahmenbedingungen in der Schweiz und Österreich sowie zur Umsetzung von Maßnahmen zur Barrierefreiheit in den einzelnen Geschäftsfeldern der SBB und der ÖBB.

06./07. September 2017 – Themen: Status Projekt „App DB Barrierefrei“; Vorstellung Konzept „Business-Hub“; MSZ – Chat-Funktion mittels Künstlicher Intelligenz; Konformität der Automaten; Austausch mit der Kommission zur Förderung der Inklusion von Menschen mit Behinderungen Münster; Modernisierungsmaßnahmen Münster Hbf: Konzeptidee und Umsetzung sowie Bahnhofsführung.

15. Juni 2016 – Themen: DB Information 4.0; Präsentation „ADAM“ (Verfügbarkeit der Aufzüge und Fahrtreppen, Ausstattung Aufzüge); App „Bahnhof Live“.

02./03. Februar 2016 – Diskussion des dritten Programms zur Barrierefreiheit der DB AG mit den zuständigen Ansprechpartnern aus allen Geschäftsfeldern.

17. Wie viele Beschwerden gingen nach Kenntnis der Bundesregierung in den vergangenen fünf Jahren wegen ausgefallener Aufzüge ein (bitte jährlich angeben, für 2020 soweit vorhanden)?

Beim Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur gingen in den Jahren 2015 und 2016 keine Beschwerden zu Aufzügen ein. Im Jahr 2017 war es eine Beschwerde, in den Jahren 2018 und 2019 jeweils zwei Beschwerden. Im Jahr 2020 gingen bisher zwei Beschwerden über defekte Aufzüge ein.

18. Wie häufig waren nach Kenntnis der Bundesregierung Menschen in den vergangenen fünf Jahren in defekten Aufzügen eingeschlossen (bitte jährlich angeben, für 2020 soweit vorhanden)?

Nach Auskunft der DB AG wurden in den letzten Jahren zahlreiche Maßnahmen zur prozessualen und technischen Optimierung der Aufzugsnotbefreiung umgesetzt.

<b>Jahr</b>	<b>Anzahl der Aufzugsnotbefreiungen</b>
2016	2.190
2017	3.137
2018	3.984
2019	4.474
2020	3.236

Quelle: DB AG, (Stand 06. Dezember 2020)

20. Wie oft wurde nach Kenntnis der Bundesregierung die App „DB Barrierefrei“ heruntergeladen?

Nach Auskunft der DB AG ist die App „DB Barrierefrei“ aktuell auf rund 27.000 Smartphones installiert.

21. Wie lange dauert nach Kenntnis der Bundesregierung im Mittel die Übermittlung von einem gestörten Aufzug über das Programm „Ausbau Digitalisierung Anlagenmanagement“ an die App „DB Barrierefrei“?

Nach Auskunft der DB AG stehen in der App die Informationen zur Verfügung, sobald diese in den Systemen hinterlegt sind. Dies geschieht in der Regel innerhalb von 10 Minuten nach Meldung eines gestörten Aufzugs.

22. Beinhaltet die App „DB Barrierefrei“ nach Kenntnis der Bundesregierung eine Warnmitteilung, falls ein regelmäßig genutzter Aufzug gestört ist?
23. Beinhaltet die App „DB Barrierefrei“ nach Kenntnis der Bundesregierung die Möglichkeit der Abfrage aller Aufzüge auf einer gewählten Route?

Die Fragen 22 und 23 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach Auskunft der DB AG enthält die App „DB Barrierefrei“ die Möglichkeit, Aufzüge in eine Merkliste aufzunehmen. Die Merkliste stellt übersichtlich alle relevanten Aufzüge mit ihrer Funktionsfähigkeit dar. Außerdem besteht die Möglichkeit, die Aufzüge auf einer aktuellen Route über die Bahnhofssuche herauszusuchen. Für einen schnelleren Zugriff können die Aufzüge der Route in der Merkliste gespeichert werden.

24. Wie viele spontane Hilfeleistungen hat die Deutsche Bahn in den vergangenen fünf Jahren nach Kenntnis der Bundesregierung angeboten (bitte jährlich angeben, für 2020 soweit vorhanden)?
25. Wie viele angemeldete Hilfeleistungen hat die Deutsche Bahn in den vergangenen fünf Jahren nach Kenntnis der Bundesregierung angeboten (bitte jährlich angeben, für 2020 soweit vorhanden)?

Die Fragen 24 und 25 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach Auskunft der DB AG wird der Anteil spontaner Hilfeleistungen auf ca. 45 Prozent geschätzt.

<b>Jahr</b>	<b>Anzahl der angemeldeten und spontanen Hilfeleistungen (auf Tausend gerundet)</b>
2015	618.000
2016	655.000
2017	756.000
2018	850.000
2019	875.000

Quelle: DB AG

26. Wie lange im Voraus muss nach Kenntnis der Bundesregierung eine Hilfeleistung angemeldet werden, um geleistet werden zu können?

Nach Auskunft der DB AG ist es möglich, eine Hilfeleistung bis 20:00 Uhr des Vortages der Reise bei der MSZ anzumelden.

27. Wie sieht die Hilfeleistung nach Kenntnis der Bundesregierung konkret aus, wenn ein mobilitätseingeschränkter Mensch zu einem bestimmten Gleis muss, welches wegen eines ausgefallenen Aufzugs nicht erreichbar ist?

Nach Auskunft der DB AG unterstützt sie Menschen mit Mobilitätseinschränkungen. Die MSZ hilft bei der Planung und Durchführung einer Reise. Kundinnen und Kunden können sich mithilfe der Apps „Bahnhof live“ oder „DB Barrierefrei“ über die Verfügbarkeiten der Aufzüge informieren. Die MSZ stimmt mit dem Reisenden auch ggf. notwendige Alternativen ab.

28. Welchen Anteil bilden nach Kenntnis der Bundesregierung die Hilfeleistungen, die zwar beantragt, aber nicht geleistet werden konnten?

Nach Auskunft der DB AG werden bei Hilfeleistungen keine Daten zu Aufzugsnutzungen erfasst.

29. Wie viel hat die DB nach Kenntnis der Bundesregierung in den vergangenen fünf Jahren in einen barrierefreien Zugang investiert (bitte jährlich angeben für die Kategorien Bahnhöfe, Züge, Busse, Reisezentren, Fahrkartenautomaten und digitale Plattformen)?

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 4 und 5 auf Bundestagsdrucksache 19/20331 verwiesen.