

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Bernd Riexinger, Thomas Lutze, Dr. Gesine Löttsch, Klaus Ernst, Christian Görke, Susanne Hennig-Wellsow, Caren Lay, Ralph Lenkert, Christian Leye, Pascal Meiser, Sören Pellmann, Victor Perli, Alexander Ulrich, Dr. Sahra Wagenknecht, Janine Wissler und der Fraktion DIE LINKE.

Barrierefreiheit im öffentlichen Personennahverkehr

Im Koalitionsvertrag zwischen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP des Jahres 2021 heißt es im Kapitel Inklusion: „Wir werden die Ausnahmemöglichkeiten des Personenbeförderungsgesetzes (ÖPNV) bis 2026 gänzlich abschaffen.“

§ 8 Absatz 3 Satz 3 bis 7 des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) lautet: „Der Nahverkehrsplan hat die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Die in Satz 3 genannte Frist gilt nicht, sofern in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden. Im Nahverkehrsplan werden Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen. Bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans sind die vorhandenen Unternehmer frühzeitig zu beteiligen; soweit vorhanden sind Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte, Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste und Fahrgastverbände anzuhören. Ihre Interessen sind angemessen und diskriminierungsfrei zu berücksichtigen.“

In ihrem „Bericht nach § 66 des Personenbeförderungsgesetzes“ (Bundestagsdrucksache 18/11160) vom 13. Februar 2017 berichtet die damalige Bundesregierung sowohl über die Barrierefreiheit im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) als auch im Fernbuslinienverkehr.

Nach § 3a (Bereitstellung von Mobilitätsdaten) PBefG sind Unternehmer und Vermittler verpflichtet, der Bundesregierung bzw. dem Nationalen Zugangspunkt sowohl im Linienverkehr als auch im Gelegenheitsverkehr Daten zur Barrierefreiheit sowohl für die eingesetzten Fahrzeuge als auch für die Bahnhöfe, Haltestellen und anderen Zugangsknoten bereitzustellen.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wird die Bundesregierung einen weiteren „Bericht nach § 66 des Personenbeförderungsgesetzes“, entsprechend ihres Berichtes vom 13. Februar 2017 auf Bundestagsdrucksache 18/11160, erstellen (bitte begründen)?
 - a) Auf Basis welcher Informationen wurden darin die Aussagen zur Barrierefreiheit im ÖPNV getroffen?

- b) Auf Basis welcher Informationen wurden darin die Aussagen zur Barrierefreiheit im Fernbuslinienverkehr getroffen?
2. Erhält die Bundesregierung die nach § 3a PBefG geforderten Daten zur Barrierefreiheit von den Unternehmen und Verbänden im gesetzlich geforderten Maße, und wenn nein, was beabsichtigt die Bundesregierung zu tun, um diesem abzuhelpfen, und wenn ja, sind die gelieferten Daten ausreichend, um die Situation der Barrierefreiheit im ÖPNV zu beurteilen?
 3. Inwiefern sieht die Bundesregierung das gesetzlich formulierte Ziel der Schaffung vollständiger Barrierefreiheit im ÖPNV als erreicht an?
 - a) Auf Basis welcher Erkenntnisse bewertet und evaluiert sie den aktuellen Stand der Barrierefreiheit im ÖPNV?
 - b) Mit welchen finanziellen Gesamtkosten rechnet sie bis zur Herstellung vollständiger Barrierefreiheit im ÖPNV?
 4. Wo wurde bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV hergestellt (bitte die entsprechenden Verkehrsverbände, Gemeinden oder Verkehrsunternehmen benennen)?
 5. Wo wurde bis zum 1. Januar 2022 eine teilweise Barrierefreiheit im ÖPNV hergestellt (bitte nach Stufenfreiheit, taktilem Leitsystemen, Ausgabe von Passagierinformationen nach dem Zwei-Sinne-Prinzip aufschlüsseln)?
 6. Wie haben sich die Quoten bei der Herstellung der Barrierefreiheit im ÖPNV seit dem Bericht nach § 66 PBefG entwickelt?
 - a) Wie viel Prozent der Busse sind barrierefrei?
 - b) Wie viel Prozent der Straßenbahnen sind barrierefrei?
 - c) Wie viel Prozent der Bushaltstellen sind barrierefrei?
 - d) Wie viel Prozent der Straßenbahnhaltestellen sind barrierefrei?
 - e) Wie viel Prozent der U-Bahn- und Stadtbahnhöfe sind barrierefrei?
 7. Haben alle Aufgabenträger des ÖPNV jeweils einen Nahverkehrsplan erstellt, und wenn nein, welche nicht, und warum jeweils nicht?
 8. In welchen dieser Nahverkehrspläne sind Ausnahmen entsprechend § 8 Absatz 3 Satz 4 PBefG benannt?
 - a) Wer prüft nach Kenntnis der Bundesregierung die jeweiligen Begründungen?
 - b) Welche Erkenntnisse liegen der Bundesregierung über die Anwendung dieser Möglichkeit der Ausnahme in Nahverkehrsplänen vor?
 9. Inwieweit werden barrierefreie Verkehrswege zum ÖPNV in den Nahverkehrsplänen berücksichtigt?
 10. Inwieweit kontrolliert oder prüft die Bundesregierung die Umsetzung der Sätze 3 und 4 des § 8 Absatz 3 PBefG (bitte begründen)?
 11. Welche Gespräche über die Schaffung vollständiger Barrierefreiheit im ÖPNV gab es seit Vorlage des Berichtes nach § 66 Absatz 1 PBefG seit dem Jahr 2017
 - a) mit den Ländern und
 - b) mit den Verkehrs- und Sozialverbänden?
 12. Inwieweit ist der Beauftragte der Bundesregierung für die Belange behinderter Menschen in die Schaffung vollständiger Barrierefreiheit im ÖPNV einbezogen?

13. Ist die Schaffung vollständiger Barrierefreiheit im ÖPNV Gegenstand der aktuellen Bund-Länder-Gespräche zur Reform des ÖPNV, und wenn nein, warum nicht, und wenn ja inwiefern?
14. Ist die Bundesregierung dem in ihrem Bericht nach § 66 PBefG erwähnten Wunsch der Länder nach einem Sonderprogramm zur finanziellen Förderung für die Schaffung vollständiger Barrierefreiheit im ÖPNV nachgekommen, und wenn ja, inwiefern, und wenn nein, warum nicht?
15. Durch welche begleitenden Maßnahmen, insbesondere finanzielle Förderungen hat und will die Bundesregierung in Zukunft Länder und Kommunen bzw. die Aufgabenträger dabei unterstützen, das Ziel einer vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV zu erreichen?
16. Welche Konsequenzen hat die Bundesregierung aus der Aussage in ihrem Bericht nach § 66 PBefG (S. 28) gezogen, in dem es heißt, dass „zum Teil kritisiert (wird), dass der Begriff ‚vollständige Barrierefreiheit‘ nicht definiert ist“?
17. Gibt es nach Auffassung der Bundesregierung nun eine hinreichend konkrete Definition, mit der auch die erforderlichen konkreten baulichen, technischen, gestalterischen Maßnahmen eindeutig geklärt sind (bitte begründen)?
18. Wann will die Bundesregierung einen Gesetzentwurf verabschieden, mit dem die Aussage des o. g. Koalitionsvertrages, „(w)ir werden die Ausnahmemöglichkeiten des Personenbeförderungsgesetzes (ÖPNV) bis 2026 gänzlich abschaffen“ umgesetzt wird (bitte begründen)?
19. Beabsichtigt die Bundesregierung, eine analoge Regelung entsprechend § 8 Absatz 3 Satz 3 und 4 PBefG für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) im Allgemeinen Eisenbahngesetz zu verankern, und wenn nein, warum nicht, und sieht die Bundesregierung den SPNV nicht als Teil des ÖPNV an, und wenn ja, bis wann, und wie?
20. Wie bewertet die Bundesregierung die Situation der Barrierefreiheit im Fernbuslinienverkehr?
21. Wer überwacht, kontrolliert und sanktioniert ggf., ob Kraftomnibusse im Personenfernverkehr entsprechend § 42b PBefG mit zwei Stellplätzen für Rollstuhlnutzer ausgestattet sind?
22. Wurde nach Kenntnis der Bundesregierung der in ihrem Bericht nach § 66 PBefG (S. 22) genannte Beschluss „der BLFA Straßenpersonenverkehr (...), in den Genehmigungsbescheiden eine Auflage aufzunehmen, nach der die eingesetzten Fahrzeuge die Anforderungen des § 42b PBefG erfüllen müssen“, umgesetzt?
23. An welche Stelle können sich betroffene Privatpersonen wenden, wenn ihnen eine Beförderung im Fernbuslinienverkehr versagt oder erschwert wurde?
24. Wurden nach Kenntnis der Bundesregierung bereits Bußgelder nach § 61 Absatz 1 Nummer 3 Buchstabe e PBefG verhängt (bitte ggf. Anzahl angeben)?
25. Wie groß ist, vor dem Hintergrund der Regelung in § 64c Absatz 1 PBefG zur Barrierefreiheit von Taxen, der Anteil an Taxi-Unternehmen mit mehr als 20 Fahrzeugen (bitte bezogen auf die Zahl der Unternehmen und auf die Zahl der Fahrzeuge angeben)?

- a) In wie vielen Fällen wurde nach Kenntnis der Bundesregierung § 64c Absatz 2 Satz 1 PBefG, mit dem die „Genehmigungsbehörde (...) zur Herstellung einer weitgehenden Barrierefreiheit im Hinblick auf die Mindestanzahl vorzuhaltender barrierefreier Fahrzeuge beim Verkehr mit Taxen und beim gebündelten Bedarfsverkehr Einzelheiten festlegen“ kann, angewendet?
- b) Wie viele dieser Unternehmen gibt es im ländlichen Raum?
- c) Wie will die Bundesregierung Taxi-Unternehmen unterschiedlicher Größen dabei unterstützen, barrierefreie Fahrzeuge anzuschaffen, um insbesondere in ländlichen Gebieten ein entsprechendes Angebot für die (alternde) Bevölkerung vorzuhalten?
26. Wie viele Mittel, die den Ländern nach dem Regionalisierungsgesetz (RegG) zur Verfügung gestellt werden, haben diese jeweils im Sinne des im Jahr 2021 mit Artikel 2 des Gesetzes zur Modernisierung des Personenbeförderungsrechts eingefügten Satzes 3 des § 2 für den Taxi-Verkehr verwendet, und sind die Länder verpflichtet, diese Mittel in ihren Verwendungsnachweisen gesondert auszuweisen, und wenn nein, beabsichtigt die Bundesregierung die Anlage 4 (zu § 6 Absatz 2 RegG) entsprechend zu ändern (bitte begründen)?
27. Hält die Bundesregierung die in § 64c PBefG zugrunde gelegten Anforderungen an barrierefreie Fahrzeuge für ausreichend (bitte begründen), und beabsichtigt oder prüft sie, diesen um einen Verweis auf die DIN 75078-1 Kraftfahrzeuge zur Beförderung mobilitätsbehinderter Personen (KMP) zu ergänzen (bitte begründen)?
28. Inwieweit wurden nach Kenntnis der Bundesregierung für den gebündelten Bedarfsverkehr entsprechend § 50 Absatz 4 PBefG von den Genehmigungsbehörden Vorgaben zur Barrierefreiheit gemacht?
29. Welche Kriterien der Barrierefreiheit legt die Bundesregierung jeweils beim Linienbedarfsverkehr nach § 44 PBefG und bei dem gebündelten Bedarfsverkehr nach § 50 PBefG zugrunde?
30. Plant die Bundesregierung, das Gesetz zum autonomen Fahren um Vorschriften zur Barrierefreiheit zu ergänzen (bitte begründen)?

Berlin, den 5. August 2022

Amira Mohamed Ali, Dr. Dietmar Bartsch und Fraktion