

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Sören Pellmann, Bernd Riexinger, Susanne Ferschl, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.
– Drucksache 20/3216 –**

Barrierefreiheit der Bahnhöfe, Haltepunkte und Züge in Deutschland

Vorbemerkung der Fragesteller

Ganz wesentlich für die persönliche Mobilität, nicht nur von Menschen mit Behinderungen, sondern auch von Menschen mit chronischen Erkrankungen, Reisenden mit Kinderwagen und älteren Menschen, ist der Abbau von Mobilitätshindernissen sowie die Schaffung einer barrierefreien Umwelt. Dabei kommt den Bahnhöfen nach Auffassung der Fragestellerinnen und Fragesteller eine besondere Bedeutung zu. Laut der Deutschen Bahn AG (DB AG) ist das Ziel: „die Realisierung eines möglichst barrierefreien Reisens für diese Kundengruppe, um deren spezifischen Bedürfnissen in besonderem Maße Rechnung zu tragen“ (Programme zur Barrierefreiheit der Deutschen Bahn AG – Zugriffsdatum 3. August 2022: https://www.bahn.de/service/individuell-e-reise/barrierefrei/programm_der_db).

Dafür muss aus Sicht der Fragestellerinnen und Fragesteller in Zusammenarbeit mit den Ländern und Kommunen sowie den Menschen mit Behinderungen und deren Selbstvertretungsorganisationen und Verbänden dafür Sorge getragen werden, dass Bahnhöfe, Bahnsteighöhen und andere Haltestellen des öffentlichen Personenverkehrs (Nah- und Fernverkehr) barrierefrei gestaltet werden und angemessene Vorkehrungen garantiert werden. In den vergangenen Jahren gab es Programme seitens des Bundes, wie beispielsweise die Förderinitiative zur Attraktivitätssteigerung und Barrierefreiheit von Bahnhöfen (FABB), um Bahnhöfe barrierefrei umzubauen.

Zum Zeitpunkt Juli 2020 waren rund 78 Prozent der Bahnhöfe in Deutschland barrierefrei. Der Rest der Bahnhöfe ist jedoch unter anderem für Rollstuhlfahrerinnen und Rollstuhlfahrer, Seniorinnen und Senioren und Menschen mit Kinderwagen nicht oder nur schwer zugänglich. Außerdem fehlt bei 43 Prozent der Bahnhöfe ein Leitsystem für Menschen mit Sehbehinderungen (Anteil barrierefreier und nicht barrierefreier Bahnhöfe in Deutschland – veröffentlicht im Juli 2020: <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/39308/umfrage/barrierefreie-bahnhoefe-in-deutschland/>).

Die an den Deutschen Bundestag übermittelte Ursprungsdatei ermöglichte keine Weiterverarbeitung zu einer barrierefreien Bundestagsdrucksache.

Leider ist das Angebot der Mobilitätsservice-Zentrale (MSZ) immer noch nicht bedarfsdeckend. Die Unterstützungsleistungen werden nicht rund um die Uhr angeboten und spontane Reisen, die Menschen ohne Behinderungen jeden Tag möglich sind, können oft nicht garantiert werden (Warum bei der Bahn Inklusion nicht funktioniert – veröffentlicht am 4. Juli 2022: <https://kobinet-nachrichten.org/2022/07/04/warum-bei-der-bahn-inklusion-nicht-funktioniert-und-ein-premiumkunde-vergrault-wurde/>).

Aus Sicht der Fragestellerinnen und Fragesteller gibt es auch in ICEs und ICs zu wenige geräumige und barrierefreie Kleinkindabteile und es werden aus Sicht der Fragestellerinnen und Fragesteller oft Kleinkindabteile in ICEs und ICs in sehr unterschiedlicher Qualität und Größe und Zugänglichkeit angeboten oder reguläre Abteile als Kleinkindabteile ausgewiesen.

1. Welche Bahnhöfe und Haltepunkte betreibt die DB AG in Deutschland nach Kenntnis der Bundesregierung (bitte jeweils nach Bundesländern und nach Landkreisen aufschlüsseln)?

Im Infrastruktorkataster (ISK-V) sind die rund 5.400 im Eigentum der DB Station&Service AG befindlichen Bahnhöfe enthalten. Es wird auf die im Internet veröffentlichten Informationen auf der Webseite des Eisenbahn Bundesamtes (EBA) verwiesen (abrufbar unter: <https://www.eba.bund.de/DE/Themen/Finanzierung/LuFV/ISK-V>). Das ISK-V wird jährlich gemäß Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) zum 31. Mai aktualisiert. Eine Zuordnung der Bahnhöfe zu Landkreisen ist systemisch nicht vorhanden. Gleiches gilt für die rund 270 Verkehrsstationen der DB RegioNetz Infrastruktur (RNI).

2. Welche Bahnhöfe und Haltepunkte gelten nach Kenntnis der Bundesregierung gegenwärtig als nicht uneingeschränkt barrierefrei (bitte tabellarisch angeben und nach Bundesland und dessen jeweiligen Landkreisen aufschlüsseln)?
3. Wie hat sich die Zahl der nicht uneingeschränkt barrierefreien Bahnhöfe und Haltepunkte in den vergangenen zehn Jahren entwickelt (bitte nach Jahren und Bundesländern aufschlüsseln)?

Die Fragen 2 und 3 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach Auskunft der Deutschen Bahn AG (DB AG) werden jährlich rund 100 Bahnhöfe bzw. 150 Bahnsteige der DB Station&Service AG, die rund 95 Prozent der Bahnhöfe betreibt, barrierefrei umgebaut. Im Jahr 2022 werden rund 1,8 Mrd. Euro investiert, um Bahnhöfe neu zu bauen oder zu modernisieren. Fördermittel von Bund und Ländern unterstützen den barrierefreien Ausbau. Eine Aufschlüsselung der Kriterienausprägung der weitreichenden Barrierefreiheit ist bahnsteigbezogen im Infrastruktorkataster (ISK-V) enthalten (abrufbar unter: https://www.eba.bund.de/DE/Themen/Finanzierung/LuFV/ISK-V/isk-v_node.html).

Eine Zuordnung der Bahnhöfe zu Landkreisen ist systemisch nicht vorhanden. Die Kriterien zur „weitreichenden Barrierefreiheit“ wurden 2016 eingeführt und seit 2017 ausgewertet. Daher liegen vollständige Angaben nur für die Jahre 2017 bis 2021 vor (jeweils mit Datenstand 30. November eines Jahres). Es wird auf die Anlage 1 verwiesen.*

* Von einer Drucklegung der Anlage wird abgesehen. Diese ist auf Bundestagsdrucksache 20/4301 auf der Internetseite des Deutschen Bundestages abrufbar.

4. Welche Bahnhöfe und Haltepunkte sollen bis 2026 zu uneingeschränkt barrierefreien Bahnhöfen umgebaut werden (bitte tabellarisch angeben und nach Bundesland und dessen jeweiligen Landkreisen aufschlüsseln)?

Die Maßnahmenplanung erfolgt bahnsteigbezogen, da sich die Bahnsteige eines Bahnhofs in ihrem technischen Zustand unterscheiden. In rund 750 Stationen wird bis zum Jahr 2026 mindestens ein Bahnsteig vollständig barrierefrei umgebaut. Die genauen Standorte können erst im Zusammenhang mit der Vorbereitung der jeweiligen Ausschreibungsverfahren der Maßnahmen zur Herstellung der Barrierefreiheit abschließend benannt werden.

5. Welche Investitionen in Bahnhöfe und Haltepunkte sind nach Kenntnis der Bundesregierung seitens der DB AG bis zum Jahr 2030 geplant (bitte tabellarisch angeben und nach Bundesland und dessen jeweiligen Landkreisen aufschlüsseln)?

Nach Auskunft der DB Station&Service AG sind Investitionsprojekte im Umfang von 15,6 Mrd. Euro in den Jahren 2023 bis 2030 geplant. Weitere Projekte befinden sich noch in so frühen Projektphasen, dass diese noch nicht enthalten sind.

Es wird auf die Anlage 2 verwiesen.*

6. Werden dabei Menschen mit Behinderungen und chronischen Erkrankungen, deren Verbände sowie Selbstvertretungsorganisationen bei den in den Fragen 4 und 5 erfragten Projekten beteiligt, und wenn ja, wie?

Zentrale Themen (z. B. Fortschreibung des Bauregelwerks DB Ril 813 „Personenbahnhöfe planen und bauen“) werden mit den vom Deutschen Behindertenrat benannten Vertretern der Behindertenverbände in der Arbeitsgruppe zu den Barrierefreiheitsprogrammen der DB AG abgestimmt. Bei Bauprojekten bilden das abgestimmte Regelwerk und die entsprechenden Baustandards die verbindliche Vertragsgrundlage für Planungs- und Bauleistungen. In der Planungsphase von Bauprojekten werden örtliche Institutionen mit Interessenvertretungen der Behindertenverbände eingebunden, wenn örtliche Besonderheiten dies erforderlich machen (z. B. taktile Leitsysteme in komplexen Empfangsgebäuden oder unter Berücksichtigung von Denkmalschutzbelangen). Auch bei Planfeststellungsverfahren für Bauplanungen im Bereich der Bahnhöfe werden diese Institutionen beteiligt.

7. Wie viele Mittel hat die DB AG in den vergangenen zehn Jahren in den Um- und Ausbau von barrierefreien Bahnhöfen und Bahnanlagen investiert (bitte nach Jahren und Bundesländern aufschlüsseln)?

Nach Auskunft der DB Station&Service AG wurden in den Jahren 2012 bis 2021 rund 4,7 Mrd. Euro in Investitionsprojekte an Stationen mit erfolgten Maßnahmen zur Verbesserung der Barrierefreiheit investiert. Es wird auf die Anlage 3 verwiesen.*

* Von einer Drucklegung der Anlagen wird abgesehen. Diese sind auf Bundestagsdrucksache 20/4301 auf der Internetseite des Deutschen Bundestages abrufbar.

8. Welche Förderprogramme der Bundesregierung dienen, jeweils inwiefern und seit wann, der Schaffung von Barrierefreiheit im Eisenbahnverkehr?
 - a) Werden dabei jeweils gezielt kleine Schienenverkehrsstationen adressiert, und wenn ja, wie?
 - b) Wie viele Bundesmittel sind in den vergangenen zehn Jahren durch diese Förderprogramme in den Um- und Ausbau von barrierefreien Bahnhöfen und Bahnanlagen in Deutschland investiert worden (bitte nach Jahren sowie Bundesländern aufschlüsseln)?
 - c) Wie viele Bundesmittel sind durch jeweils welche anderen Zuwendungen in den Um- und Ausbau von barrierefreien Bahnhöfen und Bahnanlagen in Deutschland investiert worden (bitte nach Jahren sowie Bundesländern aufschlüsseln)?

Die Fragen 8 bis 8c werden gemeinsam beantwortet.

Aktuell befinden sich zwei Sonderfinanzierungsprogramme der Bundesregierung zur Herstellung der Barrierefreiheit in der Umsetzung der Förderinitiative zur Attraktivitätssteigerung und Barrierefreiheit (FABB Säule 1 [Sammelfinanzierungsvereinbarung 58] und FABB Säule 2 [Sammelfinanzierungsvereinbarung 61]). Ein weiteres befindet sich in Vorbereitung. Alle drei Sonderfinanzierungsprogramme haben die beschleunigte Herstellung der infrastrukturellen Barrierefreiheit in Verkehrsstationen zum Inhalt. Förderberechtigt sind allein die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes. Die aktuellen Sonderfinanzierungsprogramme zur beschleunigten Herstellung der infrastrukturellen Barrierefreiheit adressieren nicht ausschließlich kleine Verkehrsstationen. Das Sonderfinanzierungsprogramm FABB Säule 1 hat im Jahr 2019 und das FABB Säule 2 im Jahr 2022 begonnen. Es wird auf die Anlagen 4 und 5 verwiesen.* Im Rahmen der LuFV erhält die DB AG seit 2009 Bundesmittel für Ersatzinvestitionen u. a. auch in Verkehrsstationen. Diese sind dabei so um- und auszubauen, dass eine Barrierefreiheit hergestellt wird.

Neben den LuFV-Mitteln setzt die DB AG Drittmittel der Länder ein und investiert zudem einen vertraglich vorgegebenen Anteil an Eigenmitteln. Das Prinzip der LuFV basiert auf einer Erfüllungskontrolle von Infrastrukturzielwerten, die mit der DB AG vereinbart wurden. Seit der LuFV III wird die Barrierefreiheit in den einzelnen Verkehrsstationen als Bewertungsbestandteil erfasst. Gemäß § 8 Absatz 2 des Bundesschienenwegeausbaugesetzes (BSWAG) sind 20 Prozent der Bundesmittel für Investitionen in die Schienenwege, für diejenigen Investitionen, die dem Nahverkehr dienen, zu verwenden. Hieraus können auch Maßnahmen zur Herstellung der Barrierefreiheit finanziert werden. Die Vorgabe des BSWAG gilt auch für die Ersatzinvestitionen im Rahmen der LuFV. Die DB AG stimmt sich hierbei mit den Ländern ab. Welcher Anteil der Bundesmittel zur Herstellung der Barrierefreiheit in den jeweiligen Ländern eingesetzt wird, ist der Bundesregierung nicht bekannt.

9. Bis wann werden voraussichtlich alle Bahnhöfe und Haltepunkte vollständig barrierefrei sein?

Der Bundesregierung liegen aufgrund der aktuellen Situation der Preissteigerungen, Ukrainekrieg und unterbrochenen Lieferketten hierzu keine eigenen Erkenntnisse vor.

* Von einer Drucklegung der Anlagen wird abgesehen. Diese sind auf Bundestagsdrucksache 20/4301 auf der Internetseite des Deutschen Bundestages abrufbar.

10. Wie weit hat die Bundesregierung den Nationalen Umsetzungsplan zu den Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität bezüglich der Zugänglichkeit des Eisenbahnsystems der Union für Menschen mit Behinderungen und Menschen mit eingeschränkter Mobilität (TSI PRM; VO (EU) 1300/2014, <https://transport.ec.europa.eu/system/files/2018-03/nip-prm-tsi-germany.pdf>) aus dem Jahr 2017 umgesetzt (bitte einzeln zu den Teilsystemen Infrastruktur [Personenbahnhöfe], Fahrzeuge und Schnittstellen Infrastruktur/Fahrzeug Stellung nehmen)?

Beim Nationalen Umsetzungsplan zur TSI PRM ist bezüglich des Teilsystems Infrastruktur die bestehende Vorrangregelung, die sogenannte „1.000-Reisenden-Regelung“, anzuwenden. Neue oder aufgerüstete bzw. erneuerte Bahnsteige müssen den TSI entsprechen. Die Realisierungsquote von ca. 100 erneuerten bzw. umgerüsteten Bahnsteigen pro Jahr, davon 40 in der prioritären Gruppe der Bahnhöfe mit mehr als 1.000 Reisenden pro Tag, ist möglichst beizubehalten. Dies wurde erreicht. Die Anforderung, dass neue oder aufgerüstete bzw. erneuerte Fahrzeuge der TSI PRM entsprechen müssen, führt zu einem stetig zunehmenden Anteil an PRM-gerechten Fahrzeugen. Diese Anforderung wurde erfüllt. Zielstellung im Bereich Schnittstelle Fahrzeug-Infrastruktur ist das Erreichen möglichst niveaugleicher Einstiegshöhen. Dies wird mittel- bis langfristig erreicht durch die zunehmende Zahl TSI-konformer Bahnsteige und Fahrzeuge sowie die Anwendung des Bahnsteighöhenkonzepts.

11. Welche Schwerpunkte möchte die Bundesregierung bei der Aktualisierung des Nationalen Umsetzungsplans zu den TSI PRM legen, der gemäß Artikel 8 Nummer 3 der entsprechenden EU-Verordnung Nr. 1300/2014 in diesem Jahr verabschiedet werden muss?

Ende 2022 steht eine Überarbeitung aller TSI an („TSI-Paket 2022“). Diese Änderungen werden Einfluss auf die Migrationspläne haben. Daher hat die EU-Kommission anstehende Überarbeitungen verschiedener Migrationspläne an die Vorlage der neuen TSI gekoppelt.

12. Wie hat sich der prozentuale Anteil der Mindestverfügbarkeit von Aufzügen an Bahnhöfen in den vergangenen zehn Jahren entwickelt (bitte nach Jahren und Bundesländern aufschlüsseln)?
13. An welchen Bahnhöfen hat die DB AG ihren eigenen Zielwert von 97 Prozent Mindestverfügbarkeit der Aufzüge im Jahr 2021 verfehlt (bitte tabellarisch angeben und nach Bundesland und dessen jeweiligen Landkreisen aufschlüsseln)?

Die Fragen 12 und 13 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die Anlage 6 verwiesen.* Nach Auskunft der DB Station&Service AG erfolgt eine kontinuierliche Messung erst seit 2017. Die DB Station&Service AG hat seit dem Jahr 2021 ein Verfügbarkeitsziel von 97 Prozent in Ballungsräumen und 95 Prozent in der Fläche definiert. Diese Zielwerte gelten gesamthaft und nicht für einzelne Aufzüge oder Bahnhöfe. Nach Auskunft der DB Station&Service AG liefen die Aufzüge an Bahnhöfen im Jahr 2021 rund 98 Prozent der Zeit störungsfrei.

* Von einer Drucklegung der Anlage wird abgesehen. Diese ist auf Bundestagsdrucksache 20/4301 auf der Internetseite des Deutschen Bundestages abrufbar.

14. Ergreift die Bundesregierung in Zusammenarbeit mit der DB AG Maßnahmen, um die Angebote der Mobilitätsservice-Zentrale (MSZ) rund um die Uhr zu garantieren und um auch spontane Reisen ermöglichen zu können, und wenn ja, welche?

Beschäftigte der Mobilitätsservice-Zentrale (MSZ) helfen dabei, die Reise zu planen und durchzuführen: Sie suchen die besten Verbindungen heraus, organisieren die notwendigen Hilfen beim Ein-, Aus- und Umsteigen und schicken die Fahrkarten und Reservierungen auf Wunsch mit der Post bzw. online oder hinterlegen sie am DB-Automaten. Um diese Hilfestellungen optimal gewährleisten zu können, ist eine Voranmeldung der Fahrt bei der MSZ bis 20 Uhr des Vortags sinnvoll.

Nach Auskunft der DB AG unterstützte Servicepersonal der DB AG im Jahr 2021 mobilitätseingeschränkte Reisende mit rund 460.000 Hilfeleistungen beim Ein-, Um- und Ausstieg (vor Corona 2019: 875.000 Hilfestellungen). Zudem stehen 16 mobile Teams an größeren Bahnhöfen bereit, um von dort aus bei Bedarf an weiteren Bahnhöfen in der Umgebung, wo kein Servicepersonal vor Ort ist, Fahrgästen mit Mobilitätseinschränkungen beim Ein-, Um- und Aussteigen zu helfen.

15. Wie viele Kleinkindabteile werden nach Kenntnis der Bundesregierung pro ICE und IC von der DB AG angeboten, und welche davon sind mit Kinderwagen barrierefrei zugänglich, also in welche kann mit dem Kinderwagen reingefahren werden und welche Kleinkindabteile sind dafür zu klein?

Nach Auskunft der DB AG gibt es in jedem ICE und Intercity-Zug der DB sowohl einen Kleinkind- als auch einen Familienbereich. Das Kleinkindabteil ist in jedem ICE mit Kinderwagen in Standardgröße zugänglich, mit Ausnahme der noch nicht modernisierten ICE1-Züge. Bei den bisher noch nicht modernisierten Zügen des ICE 1 können Kinderwagen im Großraumbereich neben dem Kleinkindabteil abgestellt werden.

16. Werden nach Kenntnis der Bundesregierung von der DB AG reguläre Abteile als offizielle Kleinkindabteile ausgewiesen, obwohl diese zu klein sind und nicht mit dem Kinderwagen genutzt und diese dort nicht reingefahren werden können, und wenn ja, wie oft?

Nach Auskunft der DB AG ist in den meisten Fernverkehrszügen der Kleinkindbereich als geschlossenes Abteil ohne Durchgangsverkehr ausgeführt. In wenigen ICE-Zügen und im Intercity 2 bietet die DB AG einen vom sonstigen Großraum abgetrennten Bereich an, der keine klassische Abteilstruktur aufweist und dennoch einen separierten Rückzugsraum für Fahrgäste mit Kindern darstellt.

17. Ergreift die Bundesregierung zusammen mit der DB AG Maßnahmen, um die Anzahl von barrierefreien, großräumigen, für zwei Familien mit Kinderwägen nutzbare Kleinkindabteile in ICEs und ICs deutlich zu steigern und ein bedarfsdeckendes Angebot zu schaffen, und wenn ja, welche?

Nach Auskunft der DB AG wird bei jüngeren Fahrzeugbeschaffungen nicht nur im Kleinkindabteil, sondern darüber hinaus auch im Familienbereich eine Stellfläche für Kinderwagen berücksichtigt. Dies trifft beispielsweise auf den ICE 4 und den neuen ICE 3neo zu.

18. Ergreift die Bundesregierung zusammen mit der DB AG Maßnahmen, um einheitliche Kriterien wie beispielsweise barrierefreie, großräumige, für zwei Familien mit Kinderwägen nutzbare und befahrbare Kleinkindabteile in ICEs und ICs für Qualitätsstandards für auszuweisende Kleinkindabteile festzulegen und damit Transparenz sowie Verlässlichkeit für die Kunden zu erreichen, und wenn ja, welche?

Nach Auskunft der DB AG wird das Angebot für mit Kindern reisenden Fahrgästen und Familien ständig weiterentwickelt. Für künftige Projekte prüft die DB AG Möglichkeiten für eine flexiblere Auslegung von Innenraumkonzepten. Dabei werden Aspekte der Barrierefreiheit gleichermaßen betrachtet.

19. Wird die Bundesregierung in Zusammenarbeit mit der DB AG die Züge des Fernverkehrs barrierefrei gestalten und die überwiegend angebotenen Hocheinstiegsmöglichkeiten, mit denen der Einstieg ohne Unterstützung nicht ermöglicht werden kann, überwinden und andere barrierefreie Einstiegssysteme entwickeln und anbieten, und wenn ja, wann, und in welcher Weise?

Nach Auskunft der DB AG wird seit 2005 im jeweils 5-jährigen Turnus ein Programm zur Verbesserung der Barrierefreiheit betrieben, welches auch die jeweilige Maßnahmenplanung für die Flotte der Fernverkehrszüge beinhaltet. Die Inhalte des DB-Programms werden vor Veröffentlichung in einer gemeinsamen Arbeitsgruppe mit seitens des Deutschen Behindertenrats entsendeten Vertretern erörtert. Es wird auf die im Internet veröffentlichten Informationen zum 4. DB Programm verwiesen (abrufbar unter: https://www.bahn.de/service/individuelle-reise/barrierefrei/programm_der_db). Die barrierefreie Zugänglichkeit von neu zu konzipierenden Zügen ist verankert und wird bei der Spezifikation von Beschaffungsprojekten im Rahmen wettbewerbsrechtlich durchzuführender Anfragen bei der Fahrzeugindustrie berücksichtigt. So wird nach Auskunft der DB AG der ab 2024 eingesetzte, neue ICE L einen stufenlosen Einstieg an allen Fahrgasttüren gewährleisten. Um bei künftig neu zu entwickelnden ICE-Zügen u. a. einen höhengleichen Einstieg zu gewährleisten, hat die DB AG die Entwicklung eines neuen Fahrzeugkonzepts für den Hochgeschwindigkeitsverkehr (HGV 3.0) ausgeschrieben.

Entwicklung der Kriterien zur weitreichenden Barrierefreiheit deutschlandweit und nach Ländern aufgeschlüsselt

Deutschlandweit	Anzahl Stationen	% Bahnsteighöhe entspricht $\geq 55\text{cm}$	% stufenfreie Erreichbarkeit des Bahnsteigs	% - Taktiler Weg	% -Taktiler Leitstreifen auf dem Bahnsteig	% Lautsprecher	% FIA	% Stufenmarkierung	% Taktile Handlaufschilder	% Wegeleitsystem
2017	5.365	58%	77%	38%	50%	99%	98%	89%	6%	91%
2018	5.355	60%	78%	40%	51%	99%	98%	71%	6%	92%
2019	5.364	61%	77%	41%	54%	99%	98%	68%	6%	93%
2020	5.363	62%	79%	49%	56%	99%	99%	89%	21%	93%
2021	5.374	63%	81%	51%	59%	99%	98%	74%	40%	93%

Baden-Württemberg	Anzahl Stationen	% Bahnsteighöhe entspricht $\geq 55\text{cm}$	% stufenfreie Erreichbarkeit des Bahnsteigs	% - Taktiler Weg	% -Taktiler Leitstreifen auf dem Bahnsteig	% Lautsprecher	% FIA	% Stufenmarkierung	% Taktile Handlaufschilder	% Wegeleitsystem
2017	684	57%	79%	31%	49%	100%	100%	84%	3%	96%
2018	685	59%	80%	32%	50%	100%	100%	66%	5%	96%
2019	685	61%	81%	35%	54%	100%	100%	61%	6%	96%
2020	688	64%	83%	73%	59%	99%	100%	96%	24%	97%
2021	689	65%	83%	75%	61%	100%	100%	72%	46%	97%

Bayern	Anzahl Stationen	% Bahnsteighöhe entspricht $\geq 55\text{cm}$	% stufenfreie Erreichbarkeit des Bahnsteigs	% - Taktiler Weg	% -Taktiler Leitstreifen auf dem Bahnsteig	% Lautsprecher	% FIA	% Stufenmarkierung	% Taktile Handlaufschilder	% Wegeleitsystem
2017	914	48%	73%	32%	43%	99%	94%	97%	4%	95%
2018	915	48%	74%	34%	44%	98%	93%	74%	7%	95%
2019	916	49%	73%	35%	47%	99%	93%	75%	8%	95%
2020	916	50%	75%	37%	48%	100%	95%	90%	27%	95%
2021	919	52%	76%	38%	51%	98%	95%	75%	37%	95%

Berlin	Anzahl Stationen	% Bahnsteighöhe entspricht $\geq 55\text{cm}$	% stufenfreie Erreichbarkeit des Bahnsteigs	% - Taktiler Weg	% -Taktiler Leitstreifen auf dem Bahnsteig	% Lautsprecher	% FIA	% Stufenmarkierung	% Taktile Handlaufschilder	% Wegeleitsystem
2017	133	99%	92%	48%	88%	100%	100%	87%	13%	100%
2018	133	100%	92%	47%	87%	100%	100%	77%	3%	100%
2019	133	100%	92%	49%	87%	100%	99%	84%	11%	100%
2020	133	100%	92%	47%	88%	97%	100%	88%	22%	100%
2021	133	100%	92%	50%	88%	99%	100%	80%	41%	100%

Brandenburg	Anzahl Stationen	% Bahnsteighöhe entspricht $\geq 55\text{cm}$	% stufenfreie Erreichbarkeit des Bahnsteigs	% - Taktiler Weg	% -Taktiler Leitstreifen auf dem Bahnsteig	% Lautsprecher	% FIA	% Stufenmarkierung	% Taktile Handlaufschilder	% Wegeleitsystem
2017	308	64%	87%	38%	62%	100%	100%	86%	5%	98%
2018	308	69%	89%	44%	65%	99%	100%	83%	9%	97%
2019	308	69%	87%	45%	66%	100%	100%	64%	7%	99%
2020	310	50%	89%	47%	68%	100%	100%	85%	13%	100%
2021	310	71%	89%	48%	69%	100%	100%	27%	57%	100%

Bremen	Anzahl Stationen	% Bahnsteighöhe entspricht $\geq 55\text{cm}$	% stufenfreie Erreichbarkeit des Bahnsteigs	% - Taktiler Weg	% -Taktiler Leitstreifen auf dem Bahnsteig	% Lautsprecher	% FIA	% Stufenmarkierung	% Taktile Handlaufschilder	% Wegeleitsystem
2017	16	75%	75%	69%	63%	100%	100%	100%	43%	100%
2018	16	75%	75%	81%	63%	100%	100%	78%	13%	100%
2019	16	75%	75%	69%	63%	100%	100%	100%	19%	100%

2020	16	88%	75%	75%	69%	100%	100%	100%	79%	100%
2021	16	94%	81%	81%	75%	100%	100%	92%	86%	100%

Hamburg	Anzahl Stationen	% Bahnsteighöhe entspricht \geq 55cm	% stufenfreie Erreichbarkeit des Bahnsteigs	% - Taktile Weg	% -Taktile Leitstreifen auf dem Bahnsteig	% Lautsprecher	% FIA	% Stufenmarkierung	% Taktile Handlaufschilder	% Wegeleitsystem
2017	56	98%	79%	7%	52%	100%	100%	35%	2%	100%
2018	56	98%	79%	9%	61%	100%	96%	15%	0%	100%
2019	56	98%	82%	11%	64%	100%	98%	13%	2%	100%
2020	57	98%	81%	74%	60%	100%	100%	91%	11%	100%
2021	57	98%	84%	75%	70%	98%	98%	95%	34%	100%

Hessen	Anzahl Stationen	% Bahnsteighöhe entspricht \geq 55cm	% stufenfreie Erreichbarkeit des Bahnsteigs	% - Taktile Weg	% -Taktile Leitstreifen auf dem Bahnsteig	% Lautsprecher	% FIA	% Stufenmarkierung	% Taktile Handlaufschilder	% Wegeleitsystem
2017	429	54%	66%	31%	41%	100%	100%	93%	4%	87%
2018	426	55%	65%	33%	42%	100%	100%	69%	4%	88%
2019	426	55%	65%	34%	45%	100%	100%	66%	2%	88%
2020	430	58%	69%	38%	47%	100%	100%	85%	13%	90%
2021	430	59%	73%	39%	49%	100%	99%	74%	24%	90%

Mecklenburg-Vorpommern	Anzahl Stationen	% Bahnsteighöhe entspricht \geq 55cm	% stufenfreie Erreichbarkeit des Bahnsteigs	% - Taktile Weg	% -Taktile Leitstreifen auf dem Bahnsteig	% Lautsprecher	% FIA	% Stufenmarkierung	% Taktile Handlaufschilder	% Wegeleitsystem
2017	179	63%	88%	57%	73%	99%	99%	97%	4%	90%
2018	178	65%	91%	57%	75%	99%	99%	51%	3%	90%
2019	178	65%	88%	60%	75%	99%	99%	69%	12%	90%
2020	174	67%	90%	63%	79%	100%	100%	84%	29%	91%
2021	178	66%	90%	61%	78%	100%	100%	55%	24%	90%

Niedersachsen	Anzahl Stationen	% Bahnsteighöhe entspricht \geq 55cm	% stufenfreie Erreichbarkeit des Bahnsteigs	% - Taktile Weg	% -Taktile Leitstreifen auf dem Bahnsteig	% Lautsprecher	% FIA	% Stufenmarkierung	% Taktile Handlaufschilder	% Wegeleitsystem
2017	356	76%	87%	52%	66%	100%	100%	83%	16%	100%
2018	356	79%	88%	55%	67%	100%	99%	65%	14%	100%
2019	356	79%	89%	60%	75%	100%	100%	71%	7%	100%
2020	356	79%	88%	63%	74%	100%	99%	86%	27%	100%
2021	357	80%	89%	69%	79%	100%	100%	69%	44%	100%

Nordrhein-Westfalen	Anzahl Stationen	% Bahnsteighöhe entspricht \geq 55cm	% stufenfreie Erreichbarkeit des Bahnsteigs	% - Taktile Weg	% -Taktile Leitstreifen auf dem Bahnsteig	% Lautsprecher	% FIA	% Stufenmarkierung	% Taktile Handlaufschilder	% Wegeleitsystem
2017	698	68%	76%	37%	42%	99%	99%	91%	6%	88%
2018	698	69%	76%	38%	43%	99%	98%	78%	5%	94%
2019	700	70%	77%	40%	46%	99%	98%	76%	8%	95%
2020	702	72%	78%	44%	46%	98%	99%	91%	24%	95%
2021	703	73%	79%	46%	52%	99%	99%	78%	57%	95%

Rheinland-Pfalz	Anzahl Stationen	% Bahnsteighöhe entspricht \geq 55cm	% stufenfreie Erreichbarkeit des Bahnsteigs	% - Taktile Weg	% -Taktile Leitstreifen auf dem Bahnsteig	% Lautsprecher	% FIA	% Stufenmarkierung	% Taktile Handlaufschilder	% Wegeleitsystem
2017	418	52%	72%	45%	47%	97%	99%	89%	5%	84%
2018	418	53%	73%	44%	47%	99%	99%	73%	6%	85%
2019	418	54%	72%	47%	50%	99%	99%	50%	3%	86%
2020	418	55%	74%	50%	53%	97%	99%	84%	17%	86%
2021	418	57%	74%	52%	55%	95%	97%	82%	34%	86%

Saarland	Anzahl Stationen	% Bahnsteighöhe entspricht $\geq 55\text{cm}$	% stufenfreie Erreichbarkeit des Bahnsteigs	% - Taktiler Weg	% -Taktiler Leitstreifen auf dem Bahnsteig	% Lautsprecher	% FIA	% Stufenmarkierung	% Taktile Handlaufschilder	% Wegeleitsystem
2017	77	44%	56%	39%	39%	100%	92%	96%	3%	94%
2018	77	45%	56%	44%	40%	92%	92%	76%	7%	94%
2019	77	49%	57%	44%	45%	94%	94%	80%	10%	95%
2020	77	51%	58%	48%	43%	95%	97%	94%	10%	95%
2021	77	57%	60%	49%	49%	95%	97%	83%	23%	95%

Sachsen	Anzahl Stationen	% Bahnsteighöhe entspricht $\geq 55\text{cm}$	% stufenfreie Erreichbarkeit des Bahnsteigs	% - Taktiler Weg	% -Taktiler Leitstreifen auf dem Bahnsteig	% Lautsprecher	% FIA	% Stufenmarkierung	% Taktile Handlaufschilder	% Wegeleitsystem
2017	389	45%	76%	46%	48%	100%	100%	92%	3%	87%
2018	388	45%	77%	47%	45%	100%	100%	71%	2%	87%
2019	397	47%	75%	48%	51%	100%	100%	70%	4%	87%
2020	398	49%	78%	48%	53%	98%	100%	80%	8%	86%
2021	398	49%	81%	48%	54%	99%	99%	66%	28%	87%

Sachsen-Anhalt	Anzahl Stationen	% Bahnsteighöhe entspricht $\geq 55\text{cm}$	% stufenfreie Erreichbarkeit des Bahnsteigs	% - Taktiler Weg	% -Taktiler Leitstreifen auf dem Bahnsteig	% Lautsprecher	% FIA	% Stufenmarkierung	% Taktile Handlaufschilder	% Wegeleitsystem
2017	291	51%	79%	41%	45%	97%	97%	90%	1%	80%
2018	288	52%	79%	41%	44%	98%	97%	73%	3%	84%
2019	285	53%	78%	44%	51%	98%	97%	74%	5%	83%
2020	276	58%	81%	47%	54%	100%	99%	89%	10%	83%
2021	276	57%	82%	47%	57%	98%	98%	74%	29%	83%

Schleswig Holstein	Anzahl Stationen	% Bahnsteighöhe entspricht $\geq 55\text{cm}$	% stufenfreie Erreichbarkeit des Bahnsteigs	% - Taktiler Weg	% -Taktiler Leitstreifen auf dem Bahnsteig	% Lautsprecher	% FIA	% Stufenmarkierung	% Taktile Handlaufschilder	% Wegeleitsystem
2017	137	77%	97%	29%	70%	100%	100%	76%	18%	100%
2018	137	77%	97%	30%	69%	100%	100%	73%	23%	100%
2019	137	77%	96%	34%	71%	100%	100%	50%	13%	100%
2020	137	78%	97%	40%	69%	100%	100%	98%	25%	100%
2021	137	80%	98%	42%	77%	100%	100%	74%	56%	100%

Thüringen	Anzahl Stationen	% Bahnsteighöhe entspricht $\geq 55\text{cm}$	% stufenfreie Erreichbarkeit des Bahnsteigs	% - Taktiler Weg	% -Taktiler Leitstreifen auf dem Bahnsteig	% Lautsprecher	% FIA	% Stufenmarkierung	% Taktile Handlaufschilder	% Wegeleitsystem
2017	280	49%	73%	36%	55%	100%	100%	95%	4%	86%
2018	276	49%	74%	37%	54%	100%	99%	77%	2%	86%
2019	276	47%	68%	36%	54%	100%	100%	74%	5%	86%
2020	275	50%	75%	39%	56%	99%	99%	76%	11%	87%
2021	276	50%	76%	40%	57%	99%	99%	59%	22%	87%

Übersicht der Kostenvorschau 2023 - 2030 von Investitionsprojekten je Bundesland

ohne Vorschauwerte auf noch nicht zuordenbaren Sammelpositionen

Datenstand: BS 08/2022

Werte in Mio. Euro

Bundesland	Vorschau 2023 - 2030
Baden-Württemberg	2.640
Bayern	3.503
Berlin	1.074
Brandenburg	570
Bremen	170
Hamburg	507
Hessen	1.374
Mecklenburg-Vorpommern	205
Niedersachsen	866
Nordrhein-Westfalen	2.309
Rheinland-Pfalz	669
Saarland	95
Sachsen	638
Sachsen-Anhalt	352
Schleswig-Holstein	374
Thüringen	270
Gesamtergebnis	15.615

Investitionen investiver Bauprojekte an Stationen mit erfolgten Maßnahmen zum Ausbau der Barrierefreiheit

Datenstand: je Jahresabschluss

Werte in Mio. Euro

exkl. Stationen von Sonderprogrammen

Land	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Baden-Württemberg	36	45	51	48	50	80	83	79	64	62
Bayern	56	73	76	66	69	106	133	192	223	167
Berlin	17	8	13	12	12	18	28	19	12	11
Brandenburg	10	11	8	12	18	20	18	14	12	10
Bremen	0	0	0	0	0	0	0	2	3	2
Hamburg	11	12	9	5	6	15	12	9	8	6
Hessen	26	33	31	25	35	37	28	25	33	38
Mecklenburg-Vorpommern	4	3	4	4	5	14	10	5	11	7
Niedersachsen	40	44	51	36	41	29	13	11	21	14
Nordrhein-Westfalen	53	56	74	98	96	78	100	103	113	97
Rheinland-Pfalz	15	22	41	30	15	13	17	15	16	23
Saarland	1	4	6	5	2	3	4	6	4	4
Sachsen	65	61	36	23	12	16	20	23	24	28
Sachsen-Anhalt	14	15	13	13	22	34	43	53	52	31
Schleswig-Holstein	8	9	9	7	4	3	6	9	9	8
Thüringen	3	5	3	8	6	6	3	5	11	4
Gesamt	359	400	424	394	393	473	518	569	615	512

FABB1**Kostenübersicht pro Land für die Maßnahmen der SV58/2019 (FinVen 1177/1178)
unter Einbeziehung der SV47/2016 (FinVe 1169)**

in TEUR

Land	FinVe	Vorjahre**	2022	2023	2024	2025	2026	Summe	gesamt
Baden Württemberg	1169	1.011	0	0	0	0	0	1.011	8.038
	1177	241	0	0	0	0	0	241	
	1178	898	5.888	0	0	0	0	6.786	
Bayern*	1169	2.426	0	0	0	0	0	2.426	191.743
	1177	5.317	3.047	3.450	0	0	0	11.814	
	1178	10.130	13.043	43.166	29.489	22.159	59.516	177.503	
Berlin	1169	248	0	0	0	0	0	248	3.489
	1177	128	248	0	0	0	0	376	
	1178	0	0	240	870	1.507	248	2.865	
Brandenburg	1169	1.270	0	0	0	0	0	1.270	46.032
	1177	1.922	246	233	0	0	0	2.401	
	1178	0	1.469	3.574	12.337	15.958	9.023	42.361	
Hamburg	1169	88	0	0	0	0	0	88	2.130
	1177	284	71	21	0	0	0	376	
	1178	0	0	0	1.083	583	0	1.666	
Hessen	1169	49	0	0	0	0	0	49	15.483
	1177	1.107	787	614	0	0	0	2.508	
	1178	0	0	0	4.236	6.074	2.616	12.926	
Niedersachsen	1169	1.726	0	0	0	0	0	1.726	37.500
	1177	1.956	979	686	0	0	0	3.621	
	1178	5.104	4.443	810	779	9.606	11.411	32.153	
Nordrhein- Westfalen*	1169	2.918	0	0	0	0	0	2.918	64.212
	1177	2.404	10	275	76	0	0	2.765	

westfalen	1178	0	4.995	21.813	13.500	14.709	3.512	58.529	
Rheinland Pfalz	1169	288	0	0	0	0	0	288	9.027
	1177	475	0	0	0	0	0	475	
	1178	0	0	0	2.597	4.023	1.644	8.264	
Schleswig Holstein	1169	423	0	0	0	0	0	423	13.786
	1177	1.067	516	94	0	0	0	1.677	
	1178	0	0	1.758	4.801	4.488	639	11.686	
Thüringen	1169	47	0	0	0	0	0	47	978
	1177	63	56	0	0	0	0	119	
	1178	0	0	0	390	402	20	812	

* inkl. RNI

** Vorjahre: SV 47/2016 = 2017/2018 und für die SV 58/2019 = 2019 -2021

FABB2**Kostenübersicht (Bundesmittel) pro Land für die Maßnahmen der SV61/2021 (FinVe 1180)**

(Stand September 2022)

in TEUR

Land	Anzahl Maßnahmen	FinVe		2022	2023	2024	2025	2026	gesamt
Bayern	3	1180		483	527	588	768	17.421	19.787
Berlin	3	1180		215	1.297	31	337	4.594	6.475
Bremen	1	1180		31	359	98	0	0	488
Hamburg	1	1180		123	168	1.372	418	5	2.088
Hessen	7	1180		255	220	370	3.474	5.238	9.557
Mecklenburg- Vorpommern	1	1180		105	154	157	832	2.631	3.879
Niedersachsen	7	1180		1.339	425	787	418	6.721	9.690
Nordrhein-Westfalen	8	1180		1.088	1.670	379	5.509	12.715	21.361
Rheinland-Pfalz	4	1180		141	190	151	200	5.454	6.137
Saarland	3	1180		115	138	769	1.171	473	2.666
Sachsen-Anhalt	5	1180		182	104	128	953	3.484	4.851

Thüringen	3	1180		141	102	129	742	2.706	3.821
				0	0	0	0	0	
Gesamt (in T Euro)	43	1180	in Maßnahmen gebunden	4.219	5.354	4.959	14.824	61.442	90.797

Verfügbarkeit Höhenfördertechnik

Werte in Prozent

Land	Jahr					
	2017	2018	2019	2020	2021	2022 (1.HJ)
Ballung						
Baden-Württemberg	96,3	96,4	96,9	97,8	97,8	97,2
Bayern	97,3	96,5	97,8	98,4	98,5	98,2
Berlin	96,9	96,8	96,9	97,4	97,2	96,2
Brandenburg	98,4	98,9	96,0	95,9	97,6	98,0
Bremen	99,1	98,9	99,0	99,4	99,4	99,8
Hamburg	95,2	96,1	97,3	97,3	97,3	96,8
Hessen	96,5	96,9	97,4	98,0	97,7	97,7
Niedersachsen	97,6	97,9	98,5	98,4	98,1	97,8
Nordrhein-Westfalen	97,7	97,6	97,5	98,1	97,7	96,7
Rheinland-Pfalz	95,5	96,4	96,6	97,2	97,0	97,5
Sachsen	98,3	97,5	97,7	97,9	97,7	98,5
Sachsen-Anhalt	99,2	98,5	97,2	98,2	97,9	98,5
Schleswig-Holstein	97,6	97,1	98,5	97,7	97,8	97,3
Thüringen	98,2	96,1	94,3	98,4	97,4	98,1
Fläche						
Baden-Württemberg	96,9	95,9	97,0	97,8	97,4	97,6
Bayern	97,5	95,5	97,6	98,7	98,8	98,9
Berlin	97,9	97,2	97,4	97,7	97,7	97,5
Brandenburg	97,4	95,7	97,2	97,9	97,8	98,0
Bremen	94,6	96,7	97,1	98,6	98,4	97,0
Hessen	97,5	95,9	96,9	97,7	97,3	97,6
Mecklenburg-Vorpommern	97,9	96,7	97,8	98,3	97,5	98,2
Niedersachsen	97,1	97,2	97,7	98,3	98,2	98,7
Nordrhein-Westfalen	97,4	96,4	97,1	97,8	97,7	97,7

Rheinland-Pfalz	94,2	93,7	96,1	96,8	97,4	97,1
Saarland	94,7	96,3	96,5	98,0	98,4	98,0
Sachsen	96,7	97,4	96,8	97,9	98,1	98,2
Sachsen-Anhalt	98,5	97,7	98,0	98,1	96,7	97,1
Schleswig-Holstein	96,7	97,3	97,6	98,1	98,0	98,7
Thüringen	97,0	96,7	95,9	97,6	95,2	96,3

