

Antrag

der Fraktion der CDU/CSU

Mobilität im öffentlichen Personennahverkehr und Schienenpersonennahverkehr für alle gestalten – Barrierefreiheit sichern

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Mobilität für alle bedeutet barrierefreie Mobilität. Dies setzt voraus, die Infrastruktur so zu gestalten, dass alle Menschen – mit und ohne Behinderung – frei, selbständig und ohne jegliche Begrenzungen von A nach B gelangen und damit am öffentlichen und privaten Leben teilhaben können. Dies gebieten nicht zuletzt die menschenrechtlichen Vorgaben nach Artikel 9 und Artikel 20 der UN-Behindertenrechtskonvention (BRK). Diese selbstbestimmte Teilhabe ist gewährleistet, wenn die Umgebung entsprechend angepasst wird, so dass alle Lebensbereiche – auch im Bereich des Verkehrs – zugänglich und nutzbar sind, mit anderen Worten: barrierefrei. Dies bedeutet nicht nur, die Infrastruktur anzupassen, bspw. durch stufenfreie Erreichbarkeit von Verkehrsmitteln, den Einstieg in das Verkehrsmittel auf gleicher Höhe, taktile Leitstreifen im Fußbodenbelag (für sehbehinderte Menschen), Induktionsschleifen für hörbehinderte Menschen und Informationen in Leichter Sprache zu verwenden, sondern auch die allgemeine Mobilität und Flexibilität zu fördern.

In Deutschland ist eine umfassende barrierefreie Mobilität noch nicht erreicht. So zeigt zum Beispiel das „Inklusionsbarometer Mobilität 2022“, eine Studie von Aktion Mensch, dass „Menschen mit Beeinträchtigung die Mobilitätsmöglichkeiten in Deutschland deutlich negativer bewerten als Menschen ohne Beeinträchtigung“ (vgl. <https://aktion-mensch.stylelabs.cloud/api/public/content/inklusionsbarometer-mobilitaet.pdf?v=ebc7d6ea>). Das 2013 im Personenbeförderungsgesetz festgelegte Ziel, dass im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) bis zum 1. Januar 2022 vollständige Barrierefreiheit hergestellt werden muss, wurde noch nicht erreicht.

Barrierefreiheit sollte nicht nur auf Menschen mit körperlichen Beeinträchtigungen, sondern auch auf Menschen mit Sinnesbeeinträchtigungen und Menschen mit kognitiven Beeinträchtigungen ausgerichtet werden. Dafür braucht es mehr Anstrengungen von öffentlichen und privaten Anbietern. Bestehende Angebote wie bspw. Rollstuhl- und Inklusionstaxis, die Mobilitätsservice-Zentrale (MSZ) der Deutschen Bahn AG und das Projekt „mobisaar“ im Saarland, mit denen mithilfe von hauptamtlichen Lotsen mobilitätseingeschränkten Menschen die Nutzung von Bus und Bahn erleichtert werden soll (insbesondere in ländlichen Regionen), müssen weiter gefördert bzw. ausgebaut werden. Von besonderer Bedeutung ist die Mobilität mit durchgehender, barrierefreier Reisekette, um die Inklusion im Alltag mit seinen Bereichen wie Wohnen,

Einkaufen, Arbeit, Bildung, gesundheitliche Vorsorge, Kultur und Freizeit überhaupt erreichen zu können.

In ihrem Koalitionsvertrag für die 20. Legislaturperiode hat sich die Ampelkoalition vorgenommen, ein Bundesprogramm Barrierefreiheit aufzulegen. Dazu ist es bislang nicht gekommen. Zwar hat die Bundesregierung mit der „Bundesinitiative Barrierefreiheit – Deutschland wird barrierefrei“ (www.bmas.de/SharedDocs/Downloads/DE/Pressemitteilungen/2022/eckpunkte-bundesinitiative-barrierefreiheit.pdf?__blob=publicationFile&v=2) im November 2022 eine Grundlage für die Weiterentwicklung der Barrierefreiheit auch im Mobilitätssektor geschaffen, wofür im Bundeshaushalt 2023 Haushaltsmittel in Höhe von zwei Mio. Euro bereitgestellt wurden. Die Maßnahmen im von der Bundesregierung vorgelegten Eckpunktepapier sind allerdings noch recht allgemein ohne konkrete Umsetzungsperspektive formuliert. Sie geben vor allem den Koalitionsvertrag wieder. Das Ziel der barrierefreien Mobilität im ÖPNV und Schienenpersonennahverkehr (SPNV) sollte daher wie nachfolgend konkretisiert werden.

- II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf, im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel,
 1. in einem ersten Schritt gegenüber den Ländern darauf hinzuwirken, die in Milliardenhöhe vorhandenen Ausgabereste beim ÖPNV für eine Barrierefreiheit an Bahnhöfen zu nutzen;
 2. Haushaltsmittel für die „Bundesinitiative Barrierefreiheit“ einzuplanen und eine konkrete Umsetzungsperspektive für die Eckpunkte der Bundesinitiative insbesondere im Bereich Mobilität zu entwerfen;
 3. dass im Koalitionsvertrag angekündigte Bundesprogramm Barrierefreiheit aufzulegen und mit Haushaltsmitteln zu unterlegen;
 4. im Einvernehmen mit den Ländern zusätzliche Mittel (im Rahmen der Regionalisierungsmittel) für das Erreichen eines vollständig barrierefreien ÖPNVs auszuweisen;
 5. bei den Beratungen zum Ausbau- und Modernisierungspakt für den ÖPNV verbindliche Kriterien und Standards festzulegen, mithilfe derer eine vollständige Barrierefreiheit gemessen werden kann;
 6. gemeinsam mit den Ländern Maßnahmen zu vereinbaren, wodurch die 2013 in Kraft getretene Vorgabe des Personenbeförderungsgesetzes, wonach bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs erreicht werden muss, kontrolliert und sanktioniert werden kann. Ein Abweichen von der Umsetzungsvorgabe für eine vollständig barrierefreie Gestaltung des ÖPNV soll nur möglich sein, wenn die Einhaltung der Vorgabe mit einem unverhältnismäßigen Aufwand verbunden oder aus nachvollziehbar guten Gründen nicht notwendig wäre. Die derzeitige Regelung, wonach es ausreicht, wenn in einem Nahverkehrsplan Ausnahmen benannt und begründet werden, ist entsprechend anzupassen;
 7. gemeinsam mit Ländern und Kommunen verbindliche Vorgaben für die Schaffung von flächendeckenden barrierefreien Haltestellen und das Einsetzen von Haltestellenkatastern zu entwickeln, um sowohl in städtischen wie in ländlichen Räumen an Bahnhöfen, Bus- und Tramhaltestellen eine vollständige Barrierefreiheit herzustellen;
 8. politisch und gesamtgesellschaftlich mehr Bewusstsein für Einzelfalllösungen zu schaffen, bspw. bei öffentlich zugänglichen Dienstleistungen im Bereich privater Verkehrsträger nach dem Prinzip der angemessenen Vorkehrungen nach Artikel 2 der UN-BRK. Innerhalb einer Übergangsfrist von fünf Jahren sollen zudem

- angemessene Vorkehrungen verpflichtend im Allgemeinen Gleichbehandlungsgesetz (AGG) eingeführt werden;
9. bei der Verkehrsplanung, insbesondere bei der Erarbeitung verbindlicher Kriterien und Standards für Barrierefreiheit, die Organisationen und Interessensvertretungen der mobilitäts-, sinnes-, lern- und psychisch beeinträchtigten Menschen seitens Länder und Kommunen wo immer möglich einzubinden;
 10. auf die DB AG und andere Verkehrsunternehmen einzuwirken, gemeinsam mit Fachunternehmen „Task Forces“ aufzubauen, um kurzfristig defekte Fahrstühle an Bahnhöfen und anderen Zustiegsorten wieder in Gang zu setzen;
 11. Förderungen auszuweisen – z. B. für den Umbau von Fahrzeugen – durch die für Betreiber von Taxen, Mietwagen- und Ride-Sharing-Diensten ein Anreiz geschaffen wird, ihre Dienste barrierefrei anzubieten. Während einer angemessenen aber möglichst kurzen Übergangszeit soll ein jährlich steigender Mindestanteil barrierefreier Fahrzeuge erreicht und eine Integration dieser Angebote in regionale ÖPNV-Angebote und die Nutzbarkeit über entsprechende Apps ermöglicht werden;
 12. an allen Fernbahnhöfen und eine Erhöhung der Präsenzzeiten des Servicepersonals von 6 bis 24 Uhr einzuführen. Ferner müssen an allen Hauptbahnhöfen barrierefreie digitale Beratungsangebote in Form eines Informations-Buttons (mit Kamera und Ansprechpartner) eingerichtet werden;
 13. für das (im öffentlichen Personenverkehr) beschäftigte Personal Schulungen zur Barrierefreiheit und für die Sensibilisierung für die Belange von Menschen mit Behinderungen zu entwickeln und zu fördern;
 14. das Angebot der Mobilitätsservice-Zentrale der DB AG (DB MSZ) mit dem Ziel zu fördern und auszubauen, dass
 - Buchungen einer Unterstützung beim Ein-, Um- oder Aussteigen – z. B. einen Hublift für den Rollstuhl – für Inlandsreisen am selben Tag (nicht nur am Vortag) möglich sind und die Hotline kostenfrei angeboten wird,
 - schwerbehinderte Menschen und Schwerebeschädigte mit Merkzeichen B zwei Sitzplätze kostenfrei digital über die App und nicht nur bei der Mobilitätsservice-Zentrale oder in den Verkaufsstellen der DB AG reservieren können,
 - alle Anbieter von Nah-, Regional- und Fernverkehr, unabhängig ob sie zur DB AG gehören, oder nicht, die DB MSZ einwandfrei nutzen können;
 - eine App „Barrierefrei Reisen für Alle“ entwickelt wird;
 15. Fahrkartenautomaten und digitale Fahrkartenangebote barrierefrei zugänglich zu machen. Dabei ist nicht nur auf eine Nutzbarkeit für körperbeeinträchtigte Menschen, sondern auch auf eine Nutzbarkeit für Menschen mit Sinnes- und kognitiven Beeinträchtigungen zu achten. Darüber hinaus ist auch der Einsatz von mehr Personal im Bahnverkehr notwendig, das für die Beratung und für die Fahrkartenausgabe zur Verfügung steht. Dabei sollten wo immer möglich, Menschen mit Behinderungen als Berater für andere Menschen mit Behinderungen („Peers“) eingesetzt werden;
 16. das Angebot eines barrierefreien Fernverkehr-Fuhrparks schneller zu erweitern, bspw. durch den Einbau fahrzeuggebundener Einstiegshilfen und ein barrierefreies Leit- und Warnsystem nach den Vorgaben des Zwei-Sinne-Prinzips;
 17. des bereits 2017 unter der damaligen CDU/CSU-geführten Bundesregierung vereinbarte Bahnsteighöhenkonzept umzusetzen. Die Genehmigungsverfahren und Baumaßnahmen für Bahnsteigerhöhungen müssen mit solchen entlang der anliegenden Strecke zeitlich synchronisiert werden. Die DB AG und private Bahnun-

ternehmen müssen besser miteinander kooperieren, insbesondere bei der Angleichung der Bahnsteighöhen auf die unterschiedlichen Einstiegshöhen der Züge. Hierzu bedarf es konkreter zeitlicher Vorgaben. Zusätzlich soll im Rahmen der Kooperation geprüft werden, wo sogenannte Kombibahnsteige (mit unterschiedlichen Höhen für unterschiedliche Zuggattungen an demselben Bahnsteig) zum Einsatz kommen können;

18. den Bau von Rampen als alternativem Zugang zu Aufzügen zu unterstützen. Erleichtert werden kann dies durch die Änderung der Vorgaben zu Rampen, so dass nicht nur 6 %, sondern Steigungen von 10 % ermöglicht werden, was den Platzbedarf für Rampen reduziert. Zusätzlich bedarf es einer effektiveren Videoüberwachung zur Strafverfolgung von Vandalismus, der sich gegen die Funktionsfähigkeit von barrierefreien Einrichtungen richtet (auch z. B. gegen taktile Leitsysteme);
19. im Zuge des 49-Euro-Tickets im ÖPNV und SPNV dafür Sorge zu tragen, Zugänge zu Rollstuhlplätzen von Fahrrädern und anderen Fahrgästen freizuhalten. Der Zugang muss für Rollstuhl- oder Rollatorennutzer sichergestellt sein. Eine Wiederholung der erheblichen Mobilitätseinschränkungen für Menschen mit Behinderungen während der Gültigkeit des 9-Euro-Tickets muss verhindert werden;
20. die Möglichkeiten der Digitalisierung insbesondere für Menschen mit Sinnesbeeinträchtigungen und kognitiven Beeinträchtigungen stärker zu nutzen (z. B. durch mobile Dolmetscher-Apps, Beratungsleistungen von Verkehrsbetrieben in Gebärdensprache, kontrastreiche Fahrgastinformationssysteme, Einsatz von Piktogrammen, Warnsignale an Türen, Apps mit Informationen in Leichter Sprache).

Berlin, den 13. Juni 2023

Friedrich Merz, Alexander Dobrindt und Fraktion