

Kleine Anfrage

**der Abgeordneten Victoria Broßart, Matthias Gastel, Corinna Rüffer, Swantje Henrike Michaelsen, Tarek Al-Wazir, Karoline Otte und der Fraktion
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

Aktueller Stand der Barrierefreiheit im öffentlichen Personennahverkehr und im Schienenpersonennahverkehr

Bereits seit 2013 schreibt das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) vor, dass bis zum „1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen“ ist (§ 8 Absatz 3 PBefG). Für die Umsetzung sind die Kommunen als ÖPNV(öffentlicher Personennahverkehr)-Aufgabenträger zuständig. Diese Frist ist nun seit mehr als 3,5 Jahren verstrichen, der Bedarf nach barrierefreien Angeboten im ÖPNV wurde bisher jedoch nur unzureichend gedeckt. Das liegt auch an einer sehr offen formulierten Ausnahmeregelung, die eine begründete Umgehung dieser Vorschrift zulässt. Denn bei der Verpflichtung zur Barrierefreiheit handelt es sich nur um eine Planungsverpflichtung, die dazu führt, dass Barrierefreiheit im Nahverkehrsplan berücksichtigt werden muss, jedoch nicht verbindlich für Genehmigungsbehörden ist (Barrierefreiheit im ÖPNV – Wunsch oder Realität | Aktion Mensch).

Eine geplante Reform dieser Regelung lässt sich im Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD nicht erkennen. Die Bundesregierung kündigt jedoch eine Erneuerung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) an, die insbesondere den barrierefreien Ausbau von Bahnhöfen erleichtern soll. Was genau das bedeutet und in welcher Form das passieren soll, bleibt dabei nach Ansicht der Fragestellenden unklar. Die genannten Umstände fordern jedoch ein zielgerichtetes und schnelles Handeln, um nicht nur der UN-Behindertenkonvention gerecht zu werden, sondern auch dem Artikel 3, Absatz 3, Satz 2 des Grundgesetzes (GG): „Niemand darf wegen seiner Behinderung benachteiligt werden“.

Ein Grund für den schlechten Ausbauzustand ist neben den erwähnten Ausnahmeregelungen und einer unzureichenden Prioritätensetzung insbesondere der Mangel an finanziellen Mitteln. Die Länder erhalten unzureichend Gelder über die Regionalisierungsmittel und die Mittel des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes, um geplante Maßnahmen zu erfüllen. Die finanziellen Mittel müssen aus diesem Grund dringend durch den Bund angepasst werden. Dabei muss jedoch sichergestellt werden, dass der Bund die Länder zu klareren Zielen verpflichtet und die Ausnahmeregelung im PBefG endlich streicht.

Nur etwa 3 Prozent der Menschen, die mit Behinderungen leben, haben angeborene Beeinträchtigungen. Die meisten Menschen erwerben Beeinträchtigungen also im Laufe ihres Lebens, etwa durch Krankheit oder Unfälle (Statistik der schwerbehinderten Menschen | REHADAT-Statistik). Alle Menschen können daher irgendwann im Leben auf Barrierefreiheit angewiesen sein. Der Abbau von Barrieren erleichtert darüber hinaus allen anderen Menschen die Nut-

zung öffentlicher Verkehrsmittel. Der Bund darf die Umsetzung dieser wichtigen Aufgabe nicht nur auf die Länder abwälzen, sondern muss endlich verbindliche Ziele für eine inklusivere Gesellschaft festschreiben und umsetzen.

Das PBefG enthält darüber hinaus Vorgaben zur Barrierefreiheit von Fernlinienbussen, sowie von Angeboten des Taxi-, Mietwagen- und Sharing-Verkehrs, deren Befolgung nach einem Blick auf die Praxis ebenfalls fraglich erscheint.

Aus diesem Grund erfragen die Fragestellenden folgende Daten und Konkretisierungen:

1. Wie viel Prozent der Bushaltestellen sind aktuell nach Kenntnis der Bundesregierung barrierefrei zugänglich (bitte nach Bundesland und Landkreis auflisten)?
2. Wie viel Prozent der Straßenbahn-, Stadtbahn- und U-Bahnhaltestellen sind aktuell nach Kenntnis der Bundesregierung barrierefrei zugänglich (bitte nach Bundesland und Landkreis auflisten)?
3. Wie viel Prozent der Busse des ÖPNV sind nach Kenntnis der Bundesregierung barrierefrei (bitte nach Bundesland und Landkreis auflisten)?
4. Wie viele und welche Bahnhöfe in Deutschland erfüllen nicht die folgenden Merkmale zur Barrierefreiheit: stufenlos erreichbar, mit einem Blindenleitsystem ausgestattet, mit visuell und akustisch wahrnehmbaren Informationsanlagen ausgestattet und mit Bahnsteigen ausgestattet, die einen stufenlosen Einstieg in die üblicherweise dort verkehrenden Nahverkehrszüge ermöglichen?
5. Wie viele Bahnhöfe verfügen noch über Fahrkartenautomaten, und wie viele davon sind barrierefrei (bitte für jedes Bundesland als volle Zahl und im Verhältnis zur Gesamtzahl nennen)?
6. Wie hat sich der Bestand von Fahrkartenautomaten in Bahnhöfen in den letzten zehn Jahren in Deutschland entwickelt?
7. Wie viele Bahnhöfe verfügen über Kundencenter (bitte für jedes Bundesland als volle Zahl und im Verhältnis zur Gesamtzahl nennen)?
8. Wie hat sich der Bestand der Kundencenter in Bahnhöfen in den letzten zehn Jahren in Deutschland entwickelt?
9. Wie viele Bahnhöfe verfügen über sogenannte Videoreisezentren?
10. Wie hat sich die Zahl der Bahnhöfe mit sogenannten Videoreisezentren in den letzten zehn Jahren entwickelt?
11. Wo plant die Deutsche Bahn Reisezentren durch sogenannte Videoreisezentren zu ersetzen?
12. Wie weit ist die Entwicklung sogenannter KI-Infostelen vorangeschritten, und ab wann werden diese im Fahrgastbetrieb eingesetzt?
13. Wie ist der Stand der Entwicklung von KI-gestützten Reisezentren, und ab wann sollen diese in den Fahrgastbetrieb integriert werden?
14. Wie hat sich in den letzten zehn Jahren die Zahl der Bahnhöfe entwickelt, an denen Menschen mit Mobilitätseinschränkungen Hilfen durch Personal der DB InfraGo (vormals DB Station & Service) oder von der InfraGo beauftragten Dritten in Anspruch nehmen können (bitte differenziert nach Bahnhöfen mit und ohne Fernverkehr sowie nach Erbringung durch eigenes Personal und durch Dritte auflisten), und wie bewertet die Bundesregierung diese Entwicklung?

15. Wie möchte die Bundesregierung erreichen, dass jeder Mensch mit Mobilitätseinschränkungen an jedem Bahnhof mit mindestens einem stufenlos erreichbaren Bahnsteig jeden an diesem Bahnhof verkehrenden Zug nutzen kann?
16. Plant die Bundesregierung in Zukunft, Mittel des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes an die Erfüllung von Maßnahmen der Barrierefreiheit im ÖPNV und im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) zu binden?
 - a) Wenn ja, in welcher Höhe sollen Mittel eine Zweckbindung für Maßnahmen der Barrierefreiheit erhalten?
 - b) Wenn nein, wie plant die Bundesregierung der Erfüllung des Artikels 3 Absatz 3 Satz 2 des Grundgesetzes im Bereich Barrierefreiheit im ÖPNV gerecht zu werden?
17. Plant die Bundesregierung in Zukunft, Regionalisierungsmittel an die Erfüllung von Maßnahmen der Barrierefreiheit im ÖPNV und SPNV zu binden, und wenn ja, in welcher Höhe sollen Mittel eine Zweckbindung für Maßnahmen der Barrierefreiheit im ÖPNV bzw. SPNV erhalten?
18. Wie soll die im Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD angekündigte Reform des GVFG im Bereich der Förderung des Ausbaus barrierefreier Bahnhöfe aussehen, und welche Höhe an zusätzlichen finanziellen Mitteln ist für den Ausbau barrierefreier Bahnhöfe durch die Reform angedacht?
19. Sollen weitere Förderprogramme für den Ausbau eines barrierefreien ÖPNV und SPNV geschaffen werden, und wenn ja, wie sollen diese aussehen?
20. Wie häufig wurde seit 2013 von der Ausnahmeregelung zur Aussetzung der Frist aus § 8 Absatz 3 PBefG Gebrauch gemacht, und was waren die genannten Begründungen?
21. Eine Kleine Anfrage der Fraktion DIE LINKE. aus dem Jahr 2022 auf Bundestagsdrucksache 20/3244 ergab, dass kein Land von der Ausnahmemöglichkeit des § 62 Absatz 2 PBefG Gebrauch gemacht hat, welche Sanktionierungen plant die Bundesregierung, wenn Bundesländer die Vorgaben zur Barrierefreiheit im ÖPNV nicht erfüllen?
22. Wie viele Taxiunternehmen besitzen nach Kenntnis der Bundesregierung in Deutschland mehr als 20 Fahrzeuge und sind damit verpflichtet, auch barrierefreie Fahrzeuge anzubieten (bitte nach Bundesland und Landkreis aufschlüsseln)?
23. Von welcher Stelle wird die Einhaltung der in Frage 21 genannten Verpflichtung überprüft?
24. Strebt die Bundesregierung die finanzielle Förderung von barrierefreien Pkw für Taxi- und Mietwagenunternehmen an, um höhere Anschaffungskosten auszugleichen?
25. Wie viele der in Deutschland im Fernlinienverkehr eingesetzten Busse verfügen, wie in § 42b PBefG gefordert, über zwei Stellplätze für Rollstuhlnutzerinnen und Rollstuhlnutzer?
26. Wie möchte die Bundesregierung den Anteil der Fahrzeuge, die diese Anforderung erfüllen, auf annähernd 100 Prozent erhöhen?

Berlin, den 23. September 2025

Katharina Dröge, Britta Haßelmann und Fraktion

