

Antwort

der Bundesregierung

auf die 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
– Drucksache 21/1946 –

Aktueller Stand der Barrierefreiheit im öffentlichen Personennahverkehr und im Schienenpersonennahverkehr

Vorbemerkung der Fragesteller

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 Nutzung 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)?

Die Fragen 1 bis 3 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Zuständig für den ÖPNV sind die Länder (und Kommunen) bzw. die von ihnen beauftragen Aufgabenträger. Dies umfasst Planung, Organisation und Finanzierung. Daher liegen der Bundesregierung hierzu keine Informationen vor.

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?

Die Fragen 4 bis 14 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die DB InfraGO AG konnte innerhalb der für die Beantwortung einer parlamentarischen Anfrage zur Verfügung stehenden Frist die notwendigen Informationen nicht bereitstellen.

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?

Maßgeblich für die Bundesregierung sind die Vorgaben der Europäischen Technischen Spezifikation für die Interoperabilität im Bereich Personen mit eingeschränkter Mobilität (TSI PRM) und dem daraus resultierenden nationalen Umsetzungsplan. Dieser sieht bei umfassenden Baumaßnahmen einen barrierefreien Ausbau an solchen Stationen vor, die mindestens 1 000 Reisende pro Tag verzeichnen. Das gilt auch für Bahnhöfe mit einem täglichen Fahrgastaufkommen von maximal 1 000 Personen, sofern in keinem anderen Bahnhof im Umkreis von 50 km an derselben Strecke ein hindernisfreier Weg vorhanden ist.

Von der 1000er-Regelung wird im Einklang mit den Vorgaben des nationalen Umsetzungsplans abgewichen, wenn sich im Umkreis der Verkehrsstation ein Bedarfsschwerpunkt (z. B. Behinderteneinrichtung, geriatrische Einrichtung o. ä.) befindet.

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?

Die Fragen 16 bis 16b werden gemeinsam beantwortet.

Nach § 3 Nr. 1 d) GVFG ist die Berücksichtigung der Belange behinderter und anderer Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigungen Voraussetzung zur Gewährung von Bundesfinanzhilfen im Rahmen des GVFG, so dass keine Änderungen an der Mittelausstattung erforderlich sind.

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?

Zuständig für den ÖPNV sind die Länder (und Kommunen) bzw. die von ihnen benannten Aufgabenträger. Dies umfasst Planung, Organisation und Finanzierung des ÖPNV und beinhaltet auch die Ausgestaltung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV). Gemäß Artikel 106a Grundgesetz steht den Ländern für den ÖPNV ein Betrag aus dem Steueraufkommen des Bundes zu. Eine Zweckbindung der Mittel aus dem Regionalisierungsgesetz ist somit nicht zulässig.

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?

Die Herstellung der Barrierefreiheit von Bahnhöfen wird nach Maßgabe des auf Grundlage des GVFG finanzierten Nahverkehrsvorhaben gefördert. Derartige Maßnahmen werden von der vorgesehenen Vereinfachung des GVFG ebenso profitieren.

19. Sollen weitere Förderprogramme für den Ausbau eines barrierefreien ÖPNV und SPNV geschaffen werden, und wenn ja, wie sollen diese aussehen?

Gesonderte Förderprogramme sind nicht vorgesehen.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 18 verwiesen.

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?
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?

Die Fragen 20 bis 23 sowie 25 und 26 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Für den Vollzug des PBefG sind die Länder zuständig.

Im Übrigen liegen der Bundesregierung keine Informationen vor.

24. Strebt die Bundesregierung die finanzielle Förderung von barrierefreien Pkw für Taxi- und Mietwagenunternehmen an, um höhere Anschaffungskosten auszugleichen?

Nein.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.