

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Jens Beeck, Michael Theurer, Johannes Vogel (Olpe), weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP – Drucksache 19/7298 –**

### **Barrierefreiheit in ÖPNV, Fernbussen und Schienenverkehr**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Die Rechte von Menschen mit Behinderung – ob in den Behindertengleichstellungsgesetzen von Bund und Ländern, der UN-Behindertenrechtskonvention (UN-BRK) oder dem Bundesteilhabegesetz (BTHG) festgeschrieben – sind fester Bestandteil deutschen Rechts. Seit der Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes soll bis Januar 2022 der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) barrierefrei sein – Ausnahmen hiervon sind nur mit konkreter Begründung gestattet (vgl. § 8 Absatz 3 des Personenbeförderungsgesetzes – PBefG). Die Ausnahmetatbestände werden dabei von den Ländern festgelegt.

Echte Teilhabe für Menschen mit Behinderung erfordert neben den nötigen rechtlichen Grundlagen aber auch die tatsächliche Umsetzung in der Praxis. Insbesondere die Barrierefreiheit spielt dabei eine zentrale Rolle – denn sie ermöglicht erst die Teilnahme an vielen Bereichen des sozialen Lebens. Dem ÖPNV sowie dem Schienenverkehr kommen in diesem Zusammenhang zentrale Rollen zu, sind sie doch für viele Menschen – ob mit oder ohne Behinderung – die entscheidenden Fortbewegungsmittel im Alltag und auf Reisen.

Nichtsdestotrotz ist die barrierefreie Mobilität von Menschen mit Behinderungen häufig nur eingeschränkt möglich. So sind laut eigener Auskunft beispielsweise nur rund 77 Prozent der 5 400 von DB Station&Service AG betriebenen Bahnhöfe stufenlos erreichbar. Zudem geht die Deutsche Bahn AG davon aus, dass die Erhöhung niedriger Bestandsbahnsteige „aufgrund ihrer Anzahl eine Aufgabe für die nächsten Jahrzehnte“ darstellt (vgl. öffentliche Anhörung im Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur, Ausschussdrucksache 19(15)126-A). Hinzu kommt, dass nur rund 60 Prozent der Toiletten in Bahnhofsanlagen der Deutschen Bahn AG barrierefrei zugänglich sind (vgl. Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion DIE LINKE. auf Bundestagsdrucksache 19/4020). Nicht zuletzt ist die Nutzung der Mobilitätsservice-Zentrale für viele Menschen mit Behinderungen mit zusätzlichen Kosten verbunden, da die Rufnummer dieser nicht kostenfrei ist. Zudem sind bisher lediglich 65 Reisezentren der Deutschen Bahn AG barrierefrei erreichbar (vgl. öffentliche Anhörung im Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur, Ausschussdrucksache 19(15)126-A).

---

*Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 13. Februar 2019 übermittelt.*

*Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.*

Neben dem bereits vorhandenen Auskunftssystem der Deutschen Bahn AG existieren auch andere Angebote. Umfängliche Informationen, auch transportmittelübergreifend, wie sie etwa durch das Portal „www.reisen-fuer-alle.de“ bereitgestellt werden, erleichtern Menschen mit Behinderungen dabei die Mobilität. Bisher sind die Informationen solcher Datenbanken allerdings noch nicht für alle Transportmittel und in allen Regionen in Deutschland verfügbar. Die Nutzung verschiedener, nicht verknüpfter Portale erschwert dabei die barrierefreie Mobilität für Betroffene.

Barrierefreie Mobilität beginnt nicht mit dem Betreten eines Busses oder einer Bahn, sondern bereits beim Ticketkauf und im Wartebereich. Sie endet nicht am Zielbahnhof, sondern am konkreten (Reise-)Ziel. Hier sind noch weitere Anstrengungen und Definitionen notwendig. Barrierefreie Mobilität betrifft zudem keinesfalls ausschließlich Menschen mit Mobilitätseinschränkungen. Vielmehr muss sie alle Menschen mit Behinderungen einschließen. Verbesserungen müssen daher genauso für Menschen mit Seh-, Hör-, sowie allen weiteren Behinderungen erreicht werden. Auch ältere Menschen oder Familien mit Kinderwagen können gute Zugänglichkeit und barrierefreie Nutzung des ÖPNV zu Recht erwarten.

Für die Schaffung echter Teilhabe von Menschen mit Behinderungen oder sonstigen Einschränkungen ist barrierefreie Mobilität unabdingbar. Aus Sicht der Fragesteller besteht daher in diesem Bereich Handlungsbedarf.

1. Ist die Bundesregierung der Auffassung, dass das Ziel der bundesweiten Barrierefreiheit im ÖPNV im Jahr 2022 erreicht werden kann?

Falls nein, weshalb nicht?

Die Umsetzung des Ziels, vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV zu erreichen, obliegt den Ländern. Eine Berichtspflicht der Länder gegenüber dem Bund besteht nicht. Es liegen der Bundesregierung daher keine eigenen Erkenntnisse über den Stand der Umsetzung vor.

2. Wie definiert die Bundesregierung die „vollständige Barrierefreiheit“ des öffentlichen Personennahverkehrs gemäß § 8 Absatz 3 des Personenbeförderungsgesetzes?

Der unbestimmte Rechtsbegriff der „vollständigen Barrierefreiheit“ ist entsprechend den Gesetzgebungsmaterialien auszulegen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass der Gesetzgeber von diesem Grundsatz Ausnahmen zugelassen hat (§ 8 Absatz 3 Satz 4 und § 62 Absatz 2 PBefG).

3. Was sind, nach Auffassung der Bundesregierung, „angemessene Vorkehrungen“ gemäß § 7 Absatz 2 des Behindertengleichstellungsgesetzes (BGG) vor dem Hintergrund des Ziels der „vollständigen Barrierefreiheit“ gemäß § 8 Absatz 3 des Personenbeförderungsgesetzes und der Definition barrierefreier Verkehrsmittel gemäß § 4 des Behindertengleichstellungsgesetzes (BGG)?

Die Regelung des § 8 Absatz 3 PBefG richtet sich an Aufgabenträger auf Landesebene, für die das BGG nicht einschlägig ist. Im Anwendungsbereich des BGG sind das Instrument der angemessenen Vorkehrungen und die Verpflichtungen zur Herstellung von Barrierefreiheit wie folgt abzugrenzen: Angemessene Vorkehrungen sind in § 7 Absatz 2 BGG definiert als „Maßnahmen, die im Einzelfall geeignet und erforderlich sind, um zu gewährleisten, dass ein Mensch mit Behinderungen gleichberechtigt mit anderen alle Rechte genießen und ausüben kann, und die die Träger öffentlicher Gewalt nicht unverhältnismäßig oder unbillig belasten“. Barrierefreiheit im Sinne des § 4 BGG ist demgegenüber strukturell

und präventiv zu verstehen. Angemessene Vorkehrungen können hilfsweise dann zu treffen sein, wenn (noch) keine Barrierefreiheit hergestellt ist. Sie können keinesfalls die schrittweise Herstellung der strukturellen Barrierefreiheit ersetzen, aber im Einzelfall über Barrieren hinweghelfen.

4. Welche konkreten Maßnahmen unternimmt die Bundesregierung, um die „vollständige Barrierefreiheit“ des öffentlichen Personennahverkehrs gemäß § 8 Absatz 3 des Personenbeförderungsgesetzes zu erreichen?

Es wird auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen.

5. Welche Hilfsmittel, die Menschen mit Behinderungen zur Verfügung stehen, werden bei der Definition der vollständigen Barrierefreiheit zugrunde gelegt?
6. In welcher Weise werden dabei neue technische Entwicklungen, beispielsweise E-Scooter, mitberücksichtigt?
7. Werden die bestehenden Regelungen in regelmäßigen zeitlichen Abständen überprüft, um eine Anpassung an neue technische Entwicklungen im Bereich von Hilfsmittel für Menschen mit Behinderungen vorzunehmen?  
Falls ja, in welchem Zeitraum?  
Falls nein, weshalb nicht?

Die Fragen 5 bis 7 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die Antwort zu Frage 2 verwiesen.

8. Gilt die „vollständige Barrierefreiheit“ auch für Fernbusse?  
Falls nein, plant die Bundesregierung, dies zu ändern?
10. Fördert die Bundesregierung die Barrierefreiheit von Fernbussen?  
Falls nein, weshalb nicht, und ist eine Förderung geplant?

Die Fragen 8 und 10 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es wird auf das „Handbuch Barrierefreiheit im Fernbuslinienverkehr“ des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) verwiesen, das auf der Internetseite des BMVI öffentlich einsehbar ist.

9. Wie hoch ist, nach Kenntnis der Bundesregierung, die Anzahl sowie der Anteil „vollumfänglich barrierefreier“ Fernbusse in Deutschland?

Hierüber liegen der Bundesregierung keine eigenen Erkenntnisse vor. Ab dem 1. Januar 2020 müssen alle Kraftomnibusse, die im Personenfernverkehr eingesetzt werden, barrierefrei im Sinne des § 42b PBefG sein.

11. Welche kommunalen Busbahnhöfe werden nach Kenntnis der Bundesregierung von Fernbuslinien angesteuert?

Ist an diesen der barrierefreie Ein- und Ausstieg in barrierefrei ausgebaute Fernbusse möglich?

Falls nein, weshalb nicht?

Hierüber liegen der Bundesregierung keine eigenen Erkenntnisse vor.

12. Gilt die „vollständige Barrierefreiheit“ auch für Taxi-Ersatzdienste im ÖPNV?

Es wird auf die Antwort zu Frage 2 verwiesen.

13. Liegen der Bundesregierung die Nahverkehrspläne der Länder vor, und in welchen Gremien tauschen sich der Bund und die Länder über diese aus?

14. Unterstützt der Bund die Länder bei der Umsetzung der vollständigen Barrierefreiheit in den jeweiligen Nahverkehrsplänen?

Falls ja, wie?

Falls nein, weshalb nicht?

Die Fragen 13 und 14 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Nahverkehrspläne, die gemäß § 8 Absatz 3 Satz 2 PBefG von den Aufgabenträgern aufgestellt werden, liegen der Bundesregierung nicht vor. Ein Austausch über Fragen des Personenbeförderungsrechts erfolgt im Bund-Länder-Fachausschuss Straßenpersonenverkehr, der zweimal im Jahr tagt.

15. Welche Ausnahmetatbestände, die die Länder im Zusammenhang mit der Barrierefreiheit im ÖPNV bereits erarbeitet haben, sind der Bundesregierung bekannt (bitte nach Bundesländern aufschlüsseln)?

16. Wie bewertet die Bundesregierung diese Ausnahmetatbestände?

Die Fragen 15 und 16 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Hierüber liegen der Bundesregierung keine eigenen Erkenntnisse vor.

17. Wie bewertet die Bundesregierung die Tatsache, dass derzeit nur rund 77 Prozent der von der DB Station&Service AG betriebenen Bahnhöfe stufenlos erreichbar sind?

18. Ist der Anteil von 77 Prozent stufenlos erreichbaren Bahnhöfen nach Auffassung der Bundesregierung ausreichend?

Falls ja, weshalb?

Falls nein, plant die Bundesregierung Maßnahmen, um diesen Anteil zu erhöhen?

19. Sollten, nach Auffassung der Bundesregierung, alle Bahnhöfe in Deutschland stufenlos zugänglich sein?

Falls ja, in welchem Zeitraum sollte dies nach Auffassung der Bundesregierung realisiert werden?

Falls nein, weshalb nicht?

Die Fragen 17 bis 19 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die DB Station&Service AG beachtet nach eigener Auskunft die strategische Ausrichtung des Bundes zum barrierefreien Ausbau der Bahnhöfe, u. a. in Bezug auf den Aspekt der Stufenfreiheit, wie sie im Nationalen Umsetzungsplan zur Verordnung (EU) Nr. 1300/2014 (TSI PRM) festgelegt ist.

20. Bewertet die Bundesregierung den Anteil an barrierefrei zugänglichen Toiletten an Bahnhöfen der Deutschen Bahn AG von 60 Prozent als ausreichend?

Falls ja, weshalb?

Falls nein, sind Maßnahmen geplant, um diesen Anteil zu erhöhen?

Nach Auskunft der DB Station&Service AG werden neue Toiletten in den Bahnhofsgebäuden barrierefrei gestaltet, bei älteren Anlagen erfolgt dies im Zusammenhang mit umfassenden Umbauten.

21. Wie viele Bahnhöfe in Deutschland sind nach Kenntnis der Bundesregierung für Menschen mit Sehbehinderungen barrierefrei zugänglich (bitte nach Bundesländern sowie Nah- und Fernverkehrsbahnhöfen aufschlüsseln)?
22. Wie hoch ist nach Kenntnis der Bundesregierung der Anteil an Bahnhöfen in Deutschland, die für Menschen mit Sehbehinderung barrierefrei zugänglich sind (bitte nach Bundesländern sowie Nah- und Fernverkehrsbahnhöfen aufschlüsseln)?

Die Fragen 21 und 22 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach Auskunft der DB Station&Service AG waren für die Gruppe der blinden Menschen und für die Gruppe der Menschen mit Sehbehinderung mit Stand 30. November 2018 ca. 5 100 Bahnsteige der ca. 9 200 Bahnsteige (55 Prozent) von den rd. 5 350 Personenbahnhöfen der DB Station&Service AG mit einem taktilen Leitsystem mit Bodenindikatoren ausgestattet. Eine Aufschlüsselung nach Ländern sowie Nah- und Fernverkehrsbahnhöfen wird nachgereicht, da die DB Station&Service AG diese in der für die Beantwortung zur Verfügung stehenden Zeit nicht erstellen konnte.

23. Wie viele Bahnhöfe in Deutschland sind nach Kenntnis der Bundesregierung für Menschen mit Hörbehinderungen barrierefrei ausgestaltet hinsichtlich der Informationsbereitstellung (z. B. Durchsagen) (bitte nach Bundesländern sowie Nah- und Fernverkehrsbahnhöfen aufschlüsseln)?
24. Wie hoch ist nach Kenntnis der Bundesregierung der Anteil an Bahnsteighöhen in Deutschland, die für Menschen mit Hörbehinderung barrierefrei zugänglich sind (bitte nach Bundesländern sowie Nah- und Fernverkehrsbahnhöfen aufschlüsseln)?

Die Fragen 23 und 24 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach Auskunft der DB Station&Service AG waren im Jahr 2018 für die Gruppe der gehörlosen Menschen und für die Gruppe der Menschen mit Hörbehinderung sowie für die Reisenden mit eingeschränkter Kommunikationsfähigkeit über 90 Prozent der rd. 9 200 Bahnsteige in den rd. 5 350 Personenbahnhöfen der DB Station&Service AG im Wesentlichen barrierefrei. Das umfasst die Ausstattung mit dynamischen Anzeigen (Zuganzeiger, dynamischer Schriftdanzeiger) und moderne Wegeleitung. Eine Aufschlüsselung nach Ländern sowie Nah- und Fernverkehrsbahnhöfen wird nachgereicht, da die DB Station&Service AG diese in der für die Beantwortung zur Verfügung stehenden Zeit nicht erstellen konnte.

25. Wie bewertet die Bundesregierung, dass die Rufnummer der Mobilitätsservice-Zentrale der Deutschen Bahn nicht kostenfrei ist und somit Menschen mit Behinderungen zusätzliche Kosten bei der Planung ihrer Reise entstehen?

Nach Auskunft der Deutschen Bahn AG (DB AG) können Menschen mit Behinderungen kostenfrei Hilfeleistungen beim Ein-, Um- oder/und Ausstieg über ein Formular bei der Mobilitätsservice-Zentrale unter [www.bahn.de/barrierefrei](http://www.bahn.de/barrierefrei) anmelden. Weitere Informationen sind außerdem per E-Mail über [msz@deutschebahn.com](mailto:msz@deutschebahn.com) oder im Live-Chat [www.bahn.de/msz-chat](http://www.bahn.de/msz-chat) erhältlich. Mobilitätseingeschränkten Reisenden stehen somit mehrere kostenfreie Möglichkeiten zur Planung einer Reise zur Verfügung.

26. Ist, nach Auffassung der Bundesregierung, eine Aufhöhung der Bahnsteige an Deutschen Bahnhöfen auf 76 Zentimeter, wie von der DB AG vorgesehen, mit dem Ziel der Barrierefreiheit vereinbar?  
Falls ja, weshalb?
27. Wie bewertet die Bundesregierung das Bahnsteighöhenkonzept vor dem Hintergrund, dass im Nahverkehr zur Schaffung von Barrierefreiheit viele Züge – auch mithilfe staatlicher Unterstützung – für Bahnsteige mit einer Höhe von 55 Zentimetern angeschafft wurden?

Die Fragen 26 und 27 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach Auskunft der DB Station&Service AG ist das barrierefreie Reisen Ziel des Bahnsteighöhenkonzeptes. Dazu hat die DB AG 2017 bundesweit einheitliche Regeln für die Bahnsteighöhen bei Neu- und Umbauten entwickelt und mit dem BMVI abgestimmt. Die Abstimmung mit den Ländern ist noch nicht abgeschlossen. Um Barrierefreiheit zu erreichen, sind die Fahrzeuge schrittweise auf den Ausbaustand der Bahnsteigzielhöhe an einer Linie abzustimmen.

28. Wie bewertet die Bundesregierung das von den gesetzlichen Aufgabenträgern aus Sachsen, Sachsen-Anhalt, Thüringen sowie vom Nordhessischen Verkehrsverbund erstellte Bahnsteighöhenkonzept Mitteldeutschland, welches zahlreiche Vorschläge für eine deutlich schnellere und kostengünstigere Herstellung der Barrierefreiheit im Schienenpersonennahverkehr Mitteldeutschlands aufzeigt?

Die Verhandlungen zwischen der DB Station&Service AG, den Ländern und dem Bund sind weit vorangeschritten. Die Länder haben das langfristige Ziel bundesweit einheitlicher Bahnsteighöhen mit der Regelbahnsteighöhe 0,76 m grundsätzlich akzeptiert. Für die Strecken, bei denen noch ein Dissens besteht, sucht die DB Station&Service AG regionale Lösungen.

Im Übrigen wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 16 der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 19/3246 verwiesen.

29. Welcher Zeithorizont ist, nach Einschätzung der Bundesregierung, nötig, bis sowohl Züge, als auch Bahnsteige an das neue Bahnsteighöhenkonzept der Deutschen Bahn AG von 76 Zentimetern angepasst sind und der höhengleiche Zustieg für mobilitätseingeschränkte Personen in Züge möglich ist?

Wie hoch schätzt die Bundesregierung die Umsetzungskosten hierfür ein?

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung auf die Mündliche Frage 11 des Abgeordneten Matthias Gastel auf Plenarprotokoll 19/35 verwiesen.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu den Fragen 17 und 18 auf Bundestagsdrucksache 19/4495 verwiesen.

30. Wie bewertet die Bundesregierung das Bahnsteighöhenkonzept der Deutschen Bahn AG vor dem Hintergrund von § 4 des Behindertengleichstellungsgesetzes (BGG), gemäß dem Verkehrsmittel barrierefrei sind, „wenn sie für Menschen mit Behinderungen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe auffindbar, zugänglich und nutzbar sind“?

Es wird auf die Antworten der Bundesregierung zu Frage 6 der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 19/3246 und zu Frage 1 der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 19/5165 verwiesen.

31. Wie bewertet die Bundesregierung, dass in den ICE4 der Deutschen Bahn AG die Reise für mobilitätseingeschränkte Personen mittels Rollstuhl nicht in den Wagen der ersten Klasse möglich ist?

Der ICE 4 wurde im Einklang mit der seinerzeit gültigen technischen Spezifikation zur Zugänglichkeit für eingeschränkt mobile Personen (TSI PRM, 2008/164/EG) konstruiert, zertifiziert und eisenbahnrechtlich zugelassen.

32. Ist die Bundesregierung der Auffassung, dass eine zentrale, unternehmens- und transportmittelübergreifende, deutschlandweite Informationsplattform zur barrierefreien Mobilität geschaffen werden sollte, die alle Träger des öffentlichen Personen(nah)verkehrs einschließt?

Falls nein, weshalb nicht?

Die Einrichtung einer zentralen verkehrsträgerübergreifenden Informationsplattform zur barrierefreien Mobilität würde von der Bundesregierung begrüßt.

33. Ist die Bundesregierung der Auffassung, dass der Ländererlass zur Mitführung von E-Scootern in Linienbussen des ÖPNV (vgl. z. B. [www.vm.nrw.de/verkehr/\\_pdf\\_container/2017\\_03\\_15\\_Erlass-E-Scooter-Mitnahme.pdf](http://www.vm.nrw.de/verkehr/_pdf_container/2017_03_15_Erlass-E-Scooter-Mitnahme.pdf)) vor dem Hintergrund des Ziels der „vollständigen Barrierefreiheit“ ausreichend ist?

Falls ja, weshalb?

Falls nein, weshalb nicht?

34. Sieht die Bundesregierung in der Kennzeichnungspflicht für mitnahmefähige E-Scooter in Linienbussen des ÖPNV und der damit einhergehenden Tatsache, dass nicht alle E-Scooter mitnahmefähig sind, eine Einschränkung der Barrierefreiheit?

Falls nein, weshalb nicht?

Die Fragen 33 und 34 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Bundesregierung liegen keine eigenen Erkenntnisse über den Stand der Umsetzung des Ländererlasses vor, die eine Bewertung zuließen.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen.

35. Welche EU-Richtlinien existieren bzw. sind in Vorbereitung, die das barrierefreie Reisen und einen barrierefreien Personennahverkehr betreffen?

In Vorbereitung ist eine EU-Richtlinie über Barrierefreiheitsanforderungen für Produkte und Dienstleistungen. Ergänzend wird auf die Fahr- und Fluggastrechte von Menschen mit Behinderungen verwiesen, die in den EU-Verordnungen für die jeweiligen Verkehrsträger geregelt sind.

36. Welche Erkenntnisse hat die Bundesregierung über den Umsetzungsstand der barrierefreien Mobilität im ÖPNV in den anderen EU-Mitgliedstaaten?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine eigenen Erkenntnisse vor.