

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Kerstin Andreae, Matthias Gastel, Corinna Rüffer, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 18/5513 –

Barrierefreie Bahnhöfe in Deutschland

Vorbemerkung der Fragesteller

Der Ausbau barrierefreier Bahnhöfe ist ein wichtiger Punkt, um barrierefreie Mobilität im Schienenverkehr zu ermöglichen. Vor dem Hintergrund der UN-Behindertenrechtskonvention besteht deutlicher Handlungsbedarf. Barrierefreiheit ist zur Sicherung der gleichberechtigten Teilhabe von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen unerlässlich.

Mit dem Behindertengleichstellungsgesetz wurde in der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) das Ziel einer möglichst weitreichenden Barrierefreiheit verankert. Hier stellt sich die Frage, welche konkreten Verbesserungen erfolgt sind und wie die Bundesregierung hier für weitere Verbesserungen sorgen will.

Vorbemerkung der Bundesregierung

Die Zielbestimmung zur Barrierefreiheit im Eisenbahnbereich ist durch Artikel 52 des Gesetzes zur Gleichstellung behinderter Menschen und zur Änderung anderer Gesetze konkretisiert worden. Der dementsprechend geänderte § 2 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) verpflichtet die Eisenbahnen, Programme für die Gestaltung von Bahnanlagen und Fahrzeugen zu erstellen, mit dem Ziel, eine möglichst weitreichende Barrierefreiheit für deren Nutzung zu erreichen. Sie sind weiterhin verpflichtet, diese Programme über ihre Aufsichtsbehörden an das für das Zielvereinbarungsregister zuständige Bundesministerium für Arbeit und Soziales zu übersenden.

Die Deutsche Bahn Aktiengesellschaft (DB AG) hat in enger Zusammenarbeit mit den Verbänden behinderter Menschen ein Programm zur Herstellung von Barrierefreiheit aufgestellt, das die Belange der Barrierefreiheit mit den Möglichkeiten am Markt operierender Eisenbahnunternehmen in Einklang bringt. Der gesamte Prozess sowie die stattgefundenen Abstimmungsgespräche wurden durch den damaligen Beauftragten der Bundesregierung für die Belange behinderter Menschen intensiv begleitet. Das Programm wurde am 24. Juni 2005 vor-

gestellt. Inzwischen wurde bereits das zweite Programm zur Herstellung von Barrierefreiheit aufgestellt und am 27. April 2012 vorgestellt. Es soll im Sinne eines umfassenden Ansatzes eine Vielzahl von Maßnahmen für mobilitätseingeschränkte Personen (u. a. körperbehinderte oder kleine Personen, blinde oder sehbehinderte sowie hörbehinderte Personen und Senioren) umfassen.

Die im Wettbewerb am Verkehrsmarkt operierenden Eisenbahnunternehmen haben die Bedingungen für die Herstellung der Barrierefreiheit im Einzelnen in eigener unternehmerischer Verantwortung zu regeln und darüber zu entscheiden, welche Art von Maßnahmen zur Herstellung der Barrierefreiheit sie ergreifen und zu welchen Zeitpunkten sie die Investitionen tätigen. Somit können die Aufwendungen für die betreffenden Verbesserungen mit den wirtschaftlichen Belangen der im Wettbewerb stehenden Eisenbahnen in Einklang gebracht und nach Prioritäten geordnet werden („Bedarfsschwerpunkte“), damit jeweils möglichst viele Bahnreisende von den Verbesserungsmaßnahmen profitieren können.

Situation der barrierefreien Bahnhöfe in Deutschland

1. Bei welchen Bahnhöfen mit über 1 000 Reisenden pro Tag in Deutschland ist nach Kenntnis der Bundesregierung bis heute ohne Begleitung durch Bahnpersonal keine stufenfreie Erreichbarkeit der Bahnsteige gegeben, und an welchen dieser Bahnhöfe werden nicht bahneigene Vorrichtungen in die stufenfreie Erreichbarkeit miteinbezogen (bitte nach Bundesländern und Eigentümern der nicht bahneigenen Anlagen aufschlüsseln)?
2. Welche Bahnhöfe mit über 1 000 Reisenden pro Tag wurden nach Kenntnis der Bundesregierung in den vergangenen fünf Jahren barrierefrei umgestaltet, und nach welchen Kriterien wurden diese ausgewählt?

Die Fragen 1 und 2 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es handelt sich um Sachverhalte in der unternehmerischen Verantwortung der DB Station&Service AG, zu denen der Bundesregierung keine Daten vorliegen. Hierzu wird auf die Entscheidung des Ausschusses für Wahlprüfung, Immunität und Geschäftsordnung zur Abgrenzung der Zuständigkeiten von Bund, Deutsche Bahn AG und den Ländern infolge der Bahnreform (Anlage 1 auf Bundestagsdrucksache 13/6149 vom 18. November 1996), die in der 194. Sitzung des Deutschen Bundestages am 1. Oktober 1997 angenommen wurde, sowie zur Stärkung des parlamentarischen Fragerechts (Bundestagsdrucksache 16/8467 vom 10. März 2008) verwiesen.

3. Welche Mittel stellt die Bundesregierung für die barrierefreie Umgestaltung von Personenbahnhöfen zur Verfügung, und wie wird über die Mittelvergabe entschieden?

Die Bundesregierung stellt im Rahmen der zweiten Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung Schiene (LuFV II) den Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) investive Mittel zur Verfügung. Diese Mittel können auch zum barrierefreien Ausbau der Verkehrsstationen in Anspruch genommen werden. Über die Priorisierung der Vorhaben und den Einsatz der Mittel entscheiden die EIU gemeinsam mit den Bundesländern.

4. Welche Zeitspanne hält die Bundesregierung für Umstiege von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen an Personenbahnhöfen für angemessen?

Bei den Umsteigevorgängen hängt die jeweilige Umsteigezeit von den Örtlichkeiten und dem gewählten betrieblichen Verfahren ab. Die Gestaltung und damit auch die Bemessung der Umsteigezeiten liegt im Verantwortungsbereich der betroffenen Eisenbahnunternehmen.

5. Wann ist aus Sicht der Bundesregierung ein Bahnhof als „barrierefrei“ anzusehen, und welche Definition der Barrierefreiheit verwendet die Deutsche Bahn AG nach Kenntnis der Bundesregierung?

Auf die Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 35 bis 37 auf die Große Anfrage der Fraktion DIE LINKE. „20-Jahres-Bilanz der Bahnreform von 1994 bis 2014“ auf Bundestagsdrucksache 18/3266 wird verwiesen.

6. Welche Mittel stellt die Bundesregierung speziell zur Erreichung des in § 2 Absatz 3 EBO genannten Ziels, eine möglichst weitreichende Barrierefreiheit für die Nutzung von Bahnanlagen und Fahrzeugen zu erreichen, zur Verfügung, und welche Fristen sind zur Erreichung vorgesehen?

Die im Wettbewerb am Verkehrsmarkt operierenden Eisenbahnunternehmen haben die Bedingungen für die Herstellung der Barrierefreiheit im Einzelnen in eigener unternehmerischer Verantwortung zu regeln und darüber zu entscheiden, welche Art von Maßnahmen zur Herstellung der Barrierefreiheit sie ergreifen und zu welchen Zeitpunkten sie die Investitionen tätigen. Im Übrigen wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung und die Antwort zu Frage 3 verwiesen.

7. Welche Maßnahmen ergreift die Bundesregierung, um das Ziel in § 8 Absatz 3 des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG), „für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen“, tatsächlich zu erreichen, und wie begründet sie die unterschiedlichen Zielsetzungen in der EBO und im PBefG?

Zuständig für die Ausführung des Personenbeförderungsgesetz (PBefG) sind die Länder (Artikel 83 und 84 des Grundgesetzes).

§ 8 Absatz 3 PBefG bezieht sich nur auf Straßenfahrzeuge (z. B. Straßenbahnen und Omnibusse) und ist auf die Eisenbahnen des Bundes nicht anwendbar. Die Formulierung „vollständige Barrierefreiheit“ geht zwar weiter als die in der EBO verwendete Formulierung („möglichst weitreichende Barrierefreiheit“). Es ist aber zu beachten, dass sich Barrierefreiheit im Straßenverkehr wesentlich einfacher bewerkstelligen lässt als bei der Eisenbahn und dass darüber hinaus im Nahverkehrsplan und im Landesrecht Ausnahmen vorgesehen werden können (§ 8 Absatz 3 Satz 4 und § 62 Absatz 2 PBefG).

8. An welchen Fernverkehrs- und Hauptbahnhöfen können nach Kenntnis der Bundesregierung Reisende mit Mobilitätseinschränkungen für alle dort ankommenden und abfahrenden Züge Unterstützung beim Ein-, Aus- und Umsteigen erhalten, und an welchen ist dies nur zu bestimmten Zeiten möglich (bitte den jeweiligen Zeitraum angeben)?

Es handelt sich um Sachverhalte in der unternehmerischen Verantwortung der DB Station&Service AG, zu denen der Bundesregierung keine Daten vorliegen. Hierzu wird auf die Entscheidungen des Ausschusses für Wahlprüfung, Immu-

nität und Geschäftsordnung zur Abgrenzung der Zuständigkeiten von Bund, Deutsche Bahn AG und den Ländern infolge der Bahnreform (Anlage 1 auf Bundestagsdrucksache 13/6149 vom 18. November 1996), die in der 194. Sitzung des Deutschen Bundestages am 1. Oktober 1997 angenommen wurde, sowie zur Stärkung des parlamentarischen Fragerechts (Bundestagsdrucksache 16/8467 vom 10. März 2008) verwiesen.

9. Welche Schlussfolgerungen und Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus der Verfügbarkeit von Unterstützungen beim Ein-, Aus- und Umsteigen auch im Hinblick auf Artikel 20 der UN-Behindertenrechtskonvention?

Artikel 20 der UN-Behindertenrechtskonvention (UN-BRK) verpflichtet die Vertragsstaaten, „wirksame“ Maßnahmen zu treffen, um für Menschen mit Behinderungen persönliche Mobilität mit größtmöglicher Unabhängigkeit sicherzustellen. Die „persönliche Mobilität“ nach Artikel 20 UN-BRK gehört zu den wirtschaftlichen, sozialen und kulturellen Menschenrechten und unterliegt damit dem Progressionsvorbehalt nach Artikel 4 Absatz 2 UN-BRK. Bei der Entwicklung der „wirksamen Maßnahmen“ kommt dem Vertragsstaat somit ein Gestaltungsspielraum unter Ausschöpfung der verfügbaren Mittel zu. Demnach ist es mit Artikel 20 UN-BRK vereinbar, dass die konkrete Umsetzung der Vorgaben der Konvention im Falle Deutschlands den Eisenbahnunternehmen unterliegt und im Wege eines schrittweisen Prozesses umgesetzt wird.

Wo und solange die Forderung aus Artikel 20 UN-BRK noch nicht erfüllt werden kann, sind kompensierende Maßnahmen zu ergreifen. Wenn Bahnhöfe und Züge nicht stufenlos erreichbar sind, werden Unterstützungsleistungen angeboten.

Im Übrigen wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung verwiesen.

Bahnhof ohne Barrieren in Freiburg

10. a) Trifft es nach Kenntnis der Bundesregierung zu, dass die Deutsche Bahn AG beim Hauptbahnhof Freiburg von einer stufenfreien Erreichbarkeit ausgeht und diesen auf Bundestagsdrucksache 16/14096 demzufolge nicht erwähnt, obwohl die Bahnsteige nicht stufenfrei zu erreichen sind, weil sie den Umweg über die nicht bahneigenen Aufzüge zur Stadtbahnbrücke für ihre Fahrgäste für zumutbar hält, und welche Schlussfolgerungen und Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus der Situation?
 - b) Ist der Bundesregierung bekannt, ob die Freiburger Verkehrs AG als Betreiberin diese Aufzüge außerhalb der Stadtbahnbetriebszeiten abschaltet, und welche Schlussfolgerungen und Konsequenzen zieht sie daraus vor dem Hintergrund einer durchgängig notwendigen stufenfreien Erreichbarkeit der Bahnsteige?
11. Weshalb wurde der Hauptbahnhof Freiburg nach Kenntnis der Bundesregierung trotz seiner Bedeutung als ein zentraler regionaler, nationaler und internationaler Verkehrsknotenpunkt am Oberrhein mit einem sehr hohen Reisendenaufkommen bislang nicht für einen barrierefreien Ausbau vorgesehen, und bis wann ist dieser vorgesehen?

Die Fragen 10 und 11 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es handelt sich um Sachverhalte in der unternehmerischen Verantwortung der DB AG, zu denen der Bundesregierung keine Daten vorliegen. Hierzu wird auf die Entscheidungen des Ausschusses für Wahlprüfung, Immunität und Geschäftsordnung zur Abgrenzung der Zuständigkeiten von Bund, Deutsche Bahn AG und den Ländern infolge der Bahnreform (Anlage 1 auf Bundestagsdrucksache 13/6149 vom 18. November 1996), die in der 194. Sitzung des Deutschen Bundestages am 1. Oktober 1997 angenommen wurde, sowie zur Stärkung des parlamentarischen Fragerechts (Bundestagsdrucksache 16/8467 vom 10. März 2008) verwiesen.

12. Welche Maßnahmen ergreifen die Bundesregierung und nach Kenntnis der Bundesregierung die Deutsche Bahn AG entsprechend der Vorgabe in § 8 Absatz 3 PBefG, nach dem sich der Zweckverband Regio-Nahverkehr Freiburg (ZRF) in seinem „Integrierte[n] regionale[n] Nahverkehrskonzept Breisgau-S-Bahn 2020“ die barrierefreie Erreichbarkeit der Bahnsteige als Ziel gesetzt hat, um die zur Zielerreichung notwendige barrierefreie Umgestaltung des Hauptbahnhofs Freiburg bis 2020 zu erreichen?

Im Bahnhof Freiburg verkehren regelspurige Eisenbahnen, für die die EBO gilt. Die Vorgaben aus dem PBefG sind nicht anzuwenden.

