

Dr. Rüdiger Leidner



**Ruheplatzstr 23
13347 Berlin**

Deutscher Bundestag

Ausschuss für Verkehr
und digitale Infrastruktur

Ausschussdrucksache

19(15)126-C

Stellungnahme zur 22. Sitzung
Öffentl. Anhörung am 15.10.2018

Berlin, 8. Oktober 2018

☎ 01525-1805269

Barrierefreiheit im Schienenverkehr

Öffentliche Anhörung des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur
des Deutschen Bundestages am 15. Oktober 2018

Stellungnahme

1. Die barrierefreie Gestaltung aller Lebensbereiche ist eine unverzichtbare Voraussetzung für die gesellschaftliche Teilhabe von Menschen mit Behinderungen. Nur so lassen sich die Ziele einschlägiger deutscher Gesetze wie der Behindertengleichstellungsgesetze von Bund und Ländern und des Bundesteilhabegesetzes sowie der UN-Behindertenrechtskonvention erreichen.
2. Barrierefreie Mobilität, auch unter Nutzung des Schienenverkehrs, ist ein wesentliches Element zur Zielerreichung.
3. Bei der Durchführung entsprechender Maßnahmen sind aus der Sicht von Betroffenen mehrere Aspekte zu beachten:
 - Die Organisationen der Behindertenselbsthilfe sind auf Bundes-, regionaler und kommunaler Ebene in allen Planungs- und Umsetzungsphasen zu beteiligen.
 - Barrierefreiheit des Schienenverkehrs setzt aus Sicht der Betroffenen voraus, dass auch die Start- und Zielpunkte im Sinne des § 4 BGG eigenständig auffindbar und nutzbar sind. Das bedeutet, dass nicht nur die Infrastruktur im Bahnhofsbereich wie z. B. die Toilettenanlagen¹, sondern auch die Umgebungsbereiche von Haltestellen/Bahnhöfen barrierefrei gestaltet sein müssen, unabhängig davon, ob dieser Bereich zum Verantwortungsbereich des Verkehrsträgers oder bspw. der Kommune gehört.
 - Über die jeweiligen Gegebenheiten, also den vorhandenen Grad an Barrierefreiheit und ihre konkrete Ausgestaltung, müssen überprüfte und nach einem bundeseinheitlichen Schema erhobene Informationen bereitgestellt werden.

¹ So sind z. B. nur 60 % der Toilettenanlagen in Bahnhöfen der DB barrierefrei nutzbar (vgl. Antwort der Bundesregierung auf die kleine Anfrage der Bundestagsfraktion Die Linke (BT-Drs. 19/4020 vom 27.08.2018).

4. Da bei dem letzten Punkt der größte Nachholbedarf besteht, werden seine Notwendigkeit und die Möglichkeiten zur Umsetzung näher erläutert.

- Es gibt für Informationen zur Barrierefreiheit des Schienenverkehrs (einschl. der Zu- und Abgangspunkte) keine einheitliche Informationsquelle. Die Betroffenen müssen sich bei Bedarf bei jedem Verkehrsträger und sogar vor Ort informieren. Bisher hat lediglich die Deutsche Bahn ein bundesweites Auskunftssystem, das sich aber ebenfalls nicht auf die „Schnittstellenbereiche“ (z.B. Weg zur nächsten ÖPNV-Haltestelle) erstreckt.
- Aufgrund der langen Planungs-, Bau- und insbesondere Nutzungszeiten im Schienenverkehr ist es unvermeidlich, dass auch bei dem gleichen Verkehrsträger und sogar für gleiche Produkte unterschiedliche Vorgaben hinsichtlich der Gestaltung von Barrierefreiheit zu beachten sind. Ein aktuelles Beispiel sind die Diskussionen über ein neues Bahnsteighöhenkonzept. Für die Betroffenen bedeutet das, dass sie nicht genau genug wissen, wo sie welchen Umsetzungsstand vorfinden.
- Lösung: Übernahme des bundeseinheitlichen Informations- und Kennzeichnungssystems für barrierefreie touristische Angebote für die Fahrzeuge, Zu- und Abgangspunkte des Schienenverkehrs.

Das Kennzeichnungssystem „Reisen für Alle“ (www.reisen-fuer-alle.de) lässt sich aufgrund seines modularen Aufbaus auf die gesamte Reisekette, beginnend mit der Informationsbereitstellung, die Verkehrsmittel (einschl. ihrer Zu- und Abgangspunkte) bis hin zu touristischen Angeboten am Reiseziel anwenden.

Das Informationssystem berücksichtigt die Barrierefreiheitsanforderungen von sieben Gästegruppen und stellt zu jedem erfassten Angebot Informationen dazu bereit: Rollstuhlfahrer, Menschen mit Gehbehinderung, blinde und sehbehinderte Menschen, gehörlose und schwerhörige Menschen sowie Menschen mit kognitiven Beeinträchtigungen.

Diese Kriterien wurden in einem mehrjährigen Diskussionsprozess zwischen Verbänden der Behindertenselbsthilfe und der Tourismuswirtschaft abgestimmt. Hieran war u. a. auch die Deutsche Bahn beteiligt.

Die in diesem Informationssystem bereitgestellten Informationen beruhen nicht auf Selbstauskünften der Betreiber, sondern werden von geschulten Prüfern nach einem einheitlichen Schema erhoben. Voraussetzung ist die Teilnahme an einer dreitägigen Schulung. Überregional tätige Anbieter können dabei auch eigene Erheber ausbilden lassen.

Die betroffenen Reisenden erhalten durch dieses Informationssystem an einer zentralen Stelle (die Datenbank geht voraussichtlich Ende des Jahres online) verlässliche Informationen über die von ihnen jeweils benötigte Art der Barrierefreiheit und können so die für sie notwendigen Entscheidungen treffen. Der ADAC und die Deutsche Zentrale für Tourismus werden diese Informationen auch auf ihren eigenen Websites präsentieren.

5. Mobilitätsdienstleistungen und Teilhabe

Da die Welt nicht barrierefrei ist und auch so gut wie keine von Dritten überprüften Detailinformationen über vereinzelt bestehende Barrierefreiheit verfügbar sind, ist die Verfügbarkeit von Mobilitätsdienstleistungen für sehr viele Menschen mit Behinderung eine unverzichtbare Voraussetzung für die Nutzung des Schienenverkehrs.

Solche Mobilitätsdienste sollten bei Bedarf grundsätzlich an allen Haltepunkten und möglichst ohne zeitliche Einschränkungen zur Verfügung gestellt werden. Mit den Bekenntnissen der Deutschen Bahn zu Barrierefreiheit ist es aus Sicht der Betroffenen nicht vereinbar, dass Mobilitätsservice an vielen Bahnhöfen gar nicht oder nur an Werktagen bzw. nur zu bestimmten Uhrzeiten zur Verfügung steht. Gute Ansätze stellen die Begleitsdienste dar, die in einigen Städten angeboten werden. So geht bspw. der Aktionsradius des in Berlin von der BVG bereitgestellten Begleitsdienstes über den Bereich des Verkehrsträgers hinaus.

Analog zum Mobilitätsservice der Deutschen Bahn, der über eine bundesweit einheitliche Rufnummer erreichbar ist, wäre eine einheitliche Rufnummer auch für Verkehrsträger mit nur regionalem Aktionsbereich wünschenswert, da sich dadurch am besten die sonst kaum zu überwindenden intermodalen Schnittstellenprobleme lösen lassen.