



Redigiertes Wortprotokoll der 22. Sitzung

Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur

Berlin, den 15. Oktober 2018, 14:00 Uhr
10557 Berlin, Konrad-Adenauer-Straße 1
Paul-Löbe-Haus
Raum E 600

Vorsitz: Cem Özdemir, MdB

Tagesordnung - Öffentliche Anhörung

Einzigiger Tagesordnungspunkt **Seite 4**

**Anhörung zum Thema "Barrierefreiheit im
Schienenverkehr" in dem Format nach § 70
Absatz 5 der Geschäftsordnung**

Selbstbefassung 19(15)SB-029

Anlagen: **Seite 25**

Zusammenfassung der
Stellungnahmen **A-Drs. 19(15)126-A-F**

**Mitglieder des Ausschusses**

	Ordentliche Mitglieder	Stellvertretende Mitglieder
CDU/CSU	Behrens (Börde), Manfred Bellmann, Veronika Donth, Michael Holmeier, Karl Jarzombek, Thomas Ludwig, Daniela Obner, Florian Ploß, Dr. Christoph Pols, Eckhard Schnieder, Patrick Schreiner, Felix Sendker, Reinhold Simon, Björn Storjohann, Gero Uhl, Markus	Damerow, Astrid Erndl, Thomas Koeppen, Jens Lange, Ulrich Lips, Patricia Möring, Karsten Müller (Braunschweig), Carsten Rehberg, Eckhardt Riebsamen, Lothar Schweiger, Torsten Stracke, Stephan Tebroke, Dr. Hermann-Josef Vogel (Kleinsaara), Volkmar Wegner, Kai Whittaker, Kai
SPD	Burkert, Martin Herzog, Gustav Klare, Arno Korkmaz, Elvan Lühmann, Kirsten Müller (Chemnitz), Detlef Schiefner, Udo Schmidt, Uwe Stein, Mathias	Bartol, Sören De Ridder, Dr. Daniela Hartmann, Sebastian Hitschler, Thomas Nissen, Ulli Rimkus, Andreas Rützel, Bernd Schmid, Dr. Nils
AfD	Büttner, Matthias Holm, Leif-Erik Magnitz, Frank Mrosek, Andreas Spaniel, Dr. Dirk Wiehle, Wolfgang	Bernhard, Marc Ehrhorn, Thomas Kamann, Uwe Komning, Enrico Kraft, Dr. Rainer Wildberg, Dr. Heiko
FDP	Herbst, Torsten Jung, Dr. Christian Kluckert, Daniela Luksic, Oliver Reuther, Bernd	Hessel, Katja Hocker, Dr. Gero Clemens Müller, Alexander Sauter, Christian Sitta, Frank
DIE LINKE.	Cezanne, Jörg Leidig, Sabine Remmers, Ingrid Wagner, Andreas	Domscheit-Berg, Anke Lenkert, Ralph Lutze, Thomas Zimmermann, Pia
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN	Gastel, Matthias Gelbhaar, Stefan Kühn (Dresden), Stephan Wagner, Daniela	Krischer, Oliver Nestle, Ingrid Özdemir, Cem Tressel, Markus



Liste der eingeladenen Sachverständigen

Öffentliche Anhörung am Montag, 15. Oktober 2018, 14.00 Uhr, PLH 2.600

Gespräch zum Thema „**Barrierefreiheit im Schienenverkehr**“

Selbstbefassung 19(15)SB-029

Prof. Dr. rer. nat. Georg Barfuß

Technische Hochschule Ingolstadt

Ellen Engel-Kuhn

Deutsche Bahn AG

Dr. Rüdiger Leidner

Tourismus für Alle Deutschland e.V.

Martin Schmitz

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. (VDV),

Ulf-D. Schwarz

Bundesverband Selbsthilfe Körperbehinderter e.V.

Peter Wenndorf



Einzigster Tagesordnungspunkt

Anhörung zum Thema

"Barrierefreiheit im Schienenverkehr" in dem Format nach § 70 Absatz 5 der Geschäftsordnung

Selbstbefassung 19(15)SB-029

Stellv. Vorsitzende: Ich begrüße Sie ganz herzlich zur 22. Sitzung des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur, der öffentlichen Anhörung zum Thema „Barrierefreiheit im Schienenverkehr“. Zu unserer Anhörung darf ich ebenfalls ganz herzlich unsere Gäste begrüßen und ganz besonders die Sachverständigen, Herrn **Prof. Dr. Georg Barfuß**, Frau **Engel-Kuhn** von der Deutschen Bahn, **Dr. Rüdiger Leidner**, **Martin Schmitz** vom Verband Deutscher Verkehrsunternehmen, Herrn **Ulf Schwarz** vom Bundesverband Selbsthilfe Körperbehinderter und Herrn **Peter Wennendorf**. Herzlich willkommen, schön, dass Sie hier sind. Diese Anhörung – das können wir uns nochmal ins Gedächtnis rufen – beruht letztendlich auf der Initiative von Herrn Prof. Barfuß und Herrn Peter Wennendorf, die sich in ihrem Schreiben an den Bundestagspräsidenten Herrn Dr. Wolfgang Schäuble gewendet und über ihre Erfahrungen mit der Deutschen Bahn AG und den Reisen mit der Deutschen Bahn AG berichtet haben. Der Verkehrsausschuss hat Ihr Anliegen aufgegriffen und diese öffentliche Anhörung beschlossen. Ich möchte den Sachverständigen, die schriftliche Stellungnahmen eingereicht haben, ganz herzlich dafür danken. Diese wurden als Ausschussdrucksachen verteilt und liegen auch heute hier aus und sind darüber hinaus im Internet abrufbar. Wir führen diese Anhörung im Format nach § 70 Absatz 5 der Geschäftsordnung durch. Hiernach haben die Fraktionen Ausschussmitglieder benannt, die die Anhörung durchführen. Bei dieser Gelegenheit soll nicht vergessen werden, dass der Kollege Martin Burkert gestern Geburtstag hatte, herzlichen Glückwunsch dazu!

Die Anhörung soll nach folgendem Verfahren ablaufen: zu Beginn möchte ich den Sachverständigen Gelegenheit zu Eingangsstatements geben. Dem soll sich eine Fragerunde der Fraktionen anschließen. In dieser Fragerunde können die Ausschussmitglieder, die sich zu Wort melden, bis zu zwei Fragen stellen. Die Fragesteller können außerdem in einer Fragerunde höchstens zwei Sach-

verständige befragen. Auf Grund eines Beschlusses dieses Ausschusses haben wir die Redezeit auf drei Minuten begrenzt, das bitte ich einzuhalten. Als Hilfsmittel sehen Sie immer oben die Uhr. Die Sachverständigen bitte ich herzlich, sich auf eine Redezeit von fünf Minuten zu beschränken, damit wir möglichst viele Fragen beantworten können und alle zu Wort kommen können. Anschließend folgt der nächste Fragesteller. Im Anschluss an die Fragerunde soll den Sachverständigen die Gelegenheit gegeben werden, im Rahmen eines Dialogs auch mit den Abgeordneten Themen anzusprechen, die ihnen noch wichtig sind und die während der Anhörung noch nicht behandelt werden konnten. Wir gehen von einem Zeitraum für diese Anhörung von etwa 1½ Stunden aus, also bis ungefähr 16.00 Uhr. Von der öffentlichen Anhörung werden wir – wie üblich bei öffentlichen Anhörungen – ein Wortprotokoll erstellen, das allen Interessierten im Internet zugänglich sein wird. Diese Anhörung wird außerdem auf dem Kanal 1 im Parlamentsfernsehen übertragen und ist ebenfalls im Internet abrufbar.

Wir beginnen nun mit den Eingangsstatements der Sachverständigen und beginnen möchte ich mit den beiden Initiatoren dieser Anhörung, Herrn Prof. Barfuß und Herrn Wennendorf. Dann machen wir die alphabetische Reihenfolge. Sie, Herr Prof. Barfuß beginnen, Sie haben das Wort.

Prof. Dr. Georg Barfuß (Technische Hochschule Ingolstadt): Grüß Gott zusammen! Sie merken, ich mache das zum ersten Mal. Ich muss leider mit einem Kuriosum starten. Ich habe keinen Beitrag eingebracht, es tut mir leid, wenn da eine Verwechslung vorliegt. Es gibt eine Person, die heißt auch Prof. Georg Barfuß und ist mein Vater. Ich bin Experte für nachhaltige Mobilität und auch an der Technischen Hochschule in Ingolstadt. Ich dachte, ich wurde deswegen eingeladen. Ich kann mir das Ganze nur so vorstellen, dass eine Verwechslung vorliegt. Und bevor ich hier irgendeinen Unsinn erzähle, mit dem ich mich nicht auskenne, würde ich 2½ Minuten meiner Redezeit an die anderen Kollegen weitergeben wollen. Sollte es eine Frage zur nachhaltigen Mobilität geben, jederzeit gerne. Danke.

Stellv. Vorsitzende: Das ist ein wirkliches Kuriosum. Das werden wir aufklären. Ich glaube aber, so wie ich es eben vernommen habe, sind Sie



auch äußerst kompetent. Wir können Sie vielleicht – Sie haben gesagt nachhaltige Mobilität, das ist auf jeden Fall ein Thema dieses Ausschusses – damit einbeziehen. Wenn Sie vielleicht das eine oder andere dazu sagen wollen, sind Sie dazu herzlich eingeladen. Jetzt würde ich erstmal Herrn Wenndorf das Wort geben.

Peter Wenndorf: Ich bin einer der Initiatoren, das heißt, es war eigentlich eine Verzweiflungstat, weil ich neu im Gebiet des Behindertenwesens bin, weil meine Frau an den Rollstuhl gebunden ist. Dadurch habe ich inzwischen die ganzen Höhen und Tiefen durchgemacht, vom noch normalen Gehen bis zum Rollator, bis zum noch Aufstehen und bis zum jetzt an den Rollstuhl gefesselt sein. Die schlechten, bitteren Erfahrungen, die wir bei Bahnfahrten gemacht haben, die ich geschildert habe, die haben Sie alle vorliegen, und die haben mich doch dazu gebracht, einfach mal die Lawine loszutreten. Mehr war es eigentlich nicht. Ich wusste nicht, dass das so einen Wirbel macht, aber ich bin froh und dankbar, dass wir diese Gelegenheit hier haben. Mehr möchte ich erst einmal nicht sagen. Danke.

Stellv. Vorsitzende: Ich bedanke mich bei Ihnen ganz herzlich und würde nun Frau Engel-Kuhn das Wort geben.

Ellen Engel-Kuhn (Deutsche Bahn AG): Vielen Dank, meine sehr verehrten Abgeordneten und sehr geehrte Damen und Herren. Wir haben der Einfachheit halber, um einen Überblick zum Thema Barrierefreiheit zu geben, unseren aktuellen Themendienst eingereicht. Wir beschäftigen uns seit Jahren mit der Verbesserung der Barrierefreiheit sowohl in Bezug auf Infrastruktur als auch auf Fahrzeuge. Wir orientieren uns an den Bedürfnissen der Menschen mit Behinderungen, haben seit nunmehr fünfzehn Jahren eine Arbeitsgruppe mit Vertretern, die von Deutschen Behindertenrat entsandt werden, die mit uns verschiedene Maßnahmen, sei es die Fahrzeuge betreffend im Fern- und Nahverkehr oder sonstige Maßnahmen im Bereich Service, Bahnhöfe gemeinschaftlich diskutieren. In den letzten Jahren hat sich viel in Richtung Barrierefreiheit verbessert, um Menschen mit Behinderung eine selbstbestimmte Mobilität zu gewährleisten. Das heißt nicht, dass die Bahn mit dem Thema jetzt zu Ende ist: wir haben 5.365 Bahnhöfe. Pro Jahr werden etwa einhundert Bahnhöfe modernisiert, so dass man nachvollziehen

kann, dass hier noch einige Bahnhöfe in den nächsten Jahren zu modernisieren sind.

Gerade im Fernverkehr sind viele neue Fahrzeuge hinzugekommen, im letzten Jahr der ICE 4, der auch europaweit Standards setzt, was das Thema Barrierefreiheit betrifft. Gerade der ICE 4 wurde mit Menschen mit Behinderungen gemeinsam entwickelt. Die Arbeitsgruppe hat die Anforderungen zum ICE 4 ins Lastenheft definiert. Wir hatten 2012 ein so genanntes Holzmodell vom ICE 4 in Augsburg stehen, das haben wir mit der Arbeitsgruppe besichtigt und bevor wir die Erprobungsfahrten mit dem ICE 4 begonnen haben, hat die Arbeitsgruppe diesen Zug auch besichtigt. Im ICE 4 haben wir erstmals auch vier Rollstuhlstellplätze, auch eine fahrzeuggebundene Einstiegs- hilfe, ein taktiles Wege-Leit-System für Menschen mit Sehbehinderungen, wir haben Deckenmonitore, wo man alle Fahrgastinformationen auch in Schriftform hat, so dass auch Menschen mit höherer Behinderung dies sehr gut nachvollziehen können.

Im Nahverkehr sieht es etwas anders aus als im Fernverkehr. Im Nahverkehr haben wir aufgrund der Regionalisierung Aufgabenträger, die letztendlich auch das Thema Barrierefreiheit definieren, wie auf bestimmten Relationen die Barrierefreiheit in den Zügen ausgestattet ist. Wir haben zum Beispiel eine Mobilitätsservicezentrale, ein Call-Center, das Menschen mit Behinderung, die auf Reisen gehen, entsprechend berät. Entsprechend ihrer Bedürfnisse werden auch Hilfeleistungen in den Bahnhöfen organisiert. Die Mitarbeiter in den Bahnhöfen haben im letzten Jahr rund 760.000 Hilfeleistungen beim Ein-, Um- und Ausstieg organisiert, in den Bahnhöfen unterstützt, und auch in den Nahverkehrszügen hilft das Zugbegleitpersonal, da hatten wir im letzten Jahr 80.000 Hilfeleistungen, die vorgemeldet waren.

In dieser Woche wird eine neue App vorgestellt, die wir auch mit Menschen mit Behinderung entwickelt haben. Die App wird im Zwei-Sinne-Prinzip umgesetzt, hat eine leichte und einfache Sprache und dort werden wir die Funktionen zum Anfang haben, einfach über die Reiseverbindung, dass beispielsweise ein blinder Mensch auf sein Smartphone die Information zu seiner aktuellen Reiseverbindung bekommt, wenn es Gleiswechsel gibt oder der Zug fünf Minuten verspätet ist. Dann wird er eine push-Nachricht bekommen und die



Voice-over-Funktion an seinem Smartphone liest sie ihm dann vor. Damit möchte ich es erst einmal bewenden lassen und meinen Nachrednern noch ein bisschen Zeit lassen.

Stellv. Vorsitzende: Vielen Dank Frau Engel-Kuhn, als nächsten bitte ich Dr. Rüdiger Leidner um seine Ausführungen.

Dr. Rüdiger Leidner: Vielen Dank, meine sehr verehrten Damen und Herren Abgeordnete. Ich begrüße sehr, dass der Verkehrsausschuss sich mit dem Thema Barrierefreiheit im Schienenverkehr befasst und bedanke mich für die Einladung. Ich möchte jetzt nicht meine schriftliche Stellungnahme vortragen, sondern in Ergänzung den heutigen Tag als praktisches Beispiel schildern.

Ich bin heute Vormittag gestartet in einer Kleinstadt in der Nähe von Hamburg, habe also die Deutsche Bahn ausgiebig genutzt. Es beginnt jede Reise mit der Planung und da stößt man auf die erste Barriere: die Webseite der Deutschen Bahn ist immer noch nicht barrierefrei im Sinne der Bundesinformationstechnikverordnung. Das ist natürlich auch eine Frage der Rechtsvorschrift, die richtet sich ja nur an Behörden und nicht an private Verkehrsträger. Es war also etwas umständlich, das zu machen. Ich habe dann getan, was Frau Engel-Kuhn eben erwähnte, die Mobilitätszentrale der Deutschen Bahn angerufen und um Unterstützung gebeten. Aber in dieser Kleinstadt bei Hamburg mit etwa 20.000 Einwohnern gibt es keinen Service am Bahnhof. Ich musste das also privat organisieren, damit mich jemand zum Zug begleitet und dasselbe muss ich heute Abend auch wieder tun, denn ich fahre heute Abend direkt wieder zurück. In Hamburg selbst und in Berlin hat das geklappt mit dem Mobilitätsservice. Nun könnte man doch sagen, der Bahnhof bei Hamburg wurde doch vor einigen Jahren erst umgebaut, verfügt also über ein Leitsystem, ein so genanntes Blindenleitsystem. Aber nur dieses Leitsystem ist etwas anders aufgebaut als das hier in Berlin am Hauptbahnhof und ich weiß, dass ich dort den Abgang zur Treppe, zur Unterführung nicht finde, weil entsprechende Aufmerksamkeitsfelder fehlen. Das heißt, die Maßnahmen sind auch beim selben Verkehrsträger nicht einheitlich und deswegen erscheint es mir unbedingt notwendig, wenn wir schon Barrierefreiheit auf absehbare Zeit in vollem Umfang nicht bereitstellen können, dass man zumindest verlässliche Informationen

darüber bereit stellt, welcher Grad und welche Art von Barrierefreiheit vorhanden ist. Das sollte aus meiner Sicht ähnlich selbstverständlich sein, wie die Lebensmittelkennzeichnung. Die sagt Ihnen ja auch nicht, ist das gut oder schlecht, sondern sie sagt Ihnen, was drin ist. Ein solches Informationssystem ist im Tourismus entstanden, das heißt „Reisen für alle“. Dort werden überprüfte Informationen für insgesamt sieben Behinderungsarten, also Informationen zur Barrierefreiheit aus der Sicht von sieben Behinderungsarten, bereitgestellt. Diesen Schritt kann man mit relativ wenig Aufwand und Geld gehen, verlässliche Informationen bereitstellen, denn bis zur Herstellung von Barrierefreiheit werden noch Jahrzehnte vergehen. Danke.

Stellv. Vorsitzende: Vielen Dank, Herr Dr. Leidner, Herr Schmitz bitte.

Martin Schmitz (Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V.): Auch ich bedanke mich ganz herzlich für die Einladung. Sehr geehrte Damen und Herren, mein Name ist Martin Schmitz vom Verband Deutscher Verkehrsunternehmen und auch wir stehen dem Thema Barrierefreiheit sehr, sehr positiv gegenüber, wir unterstützen das Thema mit unserem Unternehmen. Der Ausbau der Barrierefreiheit wird unter verschiedenen Aspekten vorangetrieben. Einmal das, was wir heute diskutieren, dass wir den Menschen mit Behinderung den Zugang ermöglichen wollen. Aber auch das Thema, was wir sonst diskutieren, den Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs, wollen wir fördern und jede Zugangsbarriere – jede Stufe, jede Schwierigkeit am Ticketautomaten, jede Schwierigkeit, sich zu bewegen in dem System – müssen wir reduzieren, um den ÖV attraktiver zu machen und mehr Personen in den öffentlichen Nahverkehr zu bekommen. Von daher ist die Barrierefreiheit für uns eine Grundvoraussetzung, damit der ÖV der Zukunft noch attraktiver wird. Die Kollegen in den Unternehmen vor Ort geben sich aus meiner Sicht sehr viel Mühe, Stationen umzubauen. Wir sind in vielen Stationen schon relativ weit gekommen. Natürlich gibt es weiterhin Verbesserungspotenzial, gerade bei den Blindenleitsystemen. Man sieht auch als Nichtblinder, dass die in den Städten und Regionen sehr unterschiedlich sind. Von der Seite her kann ich das gut nachvollziehen, dass man dann Schwierigkeiten hat, sich da zu bewegen. Aber das Thema ist



im Fokus, das wird in den Gremien behandelt und es wird versucht, auch dort wirklich Fortschritte zu erzielen. Gemeinsam mit dem Aufgabenträger, auch das wurde schon angesprochen, finden Abstimmungen statt, wie Gelder investiert werden können, welche Stationen umgebaut werden können und müssen und wie man dort vorgeht. Wir haben mit dem Städtetag auch untersucht, was das finanziell noch bedeutet. Es stehen aber hier noch Investitionen von ungefähr 20 Milliarden Euro aus. Um das ein bisschen herunter zu brechen: der VHR hat gerade eine Pressemitteilung herausgegeben, in der er mitteilt, einige Rolltreppen und Aufzüge zu bauen, was schon insgesamt 5 Millionen Euro kostet. In dem Rahmen stellt sich für uns ganz klar das Problem der Wartung und Instandhaltung. Leider ist Vandalismus in öffentlich zugänglichen Räumen immer wieder ein Thema, das uns auf die Füße fällt, weswegen Rolltreppen und Aufzüge ausfallen. Da sagen wir: wir müssen gucken, dass wir diese Anlagen in unsere Navigationssysteme hineinbekommen, so dass man vorab schon online Informationen bekommt, ob Aufzüge und Rolltreppen funktionieren, um eine durchgängige Wegekette oder Information über eine durchgängige Wegekette zu bekommen. Das findet in einigen Verkehrsunternehmen schon statt. Dort gibt es Projekte. Aus unserer Sicht wäre es sinnvoll, das deutschlandweit auszurollen, so dass man – wie Frau Engel gerade gesagt hat –, durchgängige Reiseketten darstellen kann. Das ist aber noch in Arbeit, muss man dazu sagen und es verlangt noch einige Investitionen. Zum Thema Beratung: auch hier, denke ich, geben sich viele Unternehmen sehr viel Mühe. Mobilitätsberater gibt es vor Ort, die Hinweise geben, Unterstützungen geben, aber – auch das ist ein Thema –, die sind natürlich meistens irgendwo in den Zentren und nicht unbedingt überall im ländlichen Raum vertreten. Dort wird versucht, über telefonische Möglichkeiten oder elektronische Mittel Informationen bereit zu stellen. Danke.

Stellv. Vorsitzende: Vielen Dank, Herr Schmitz. Wenn sie mir eine Frage erlauben, die sie vielleicht nachher mit beantworten könnten, wäre diese, ob wir keine Standardisierung haben oder ob wir eine Standardisierung brauchen. Das wäre meine Frage, die gerade aufgekommen ist. Jetzt würde ich Herrn Schwarz das Wort geben.

Ulf-D. Schwarz (Bundesverband Selbsthilfe Körperbehinderter e.V.): Sehr geehrte Damen und Herren, auch ich möchte mich bedanken, dass wir vom BSK die Möglichkeit haben, heute Stellung zu beziehen. Ich nehme Bezug auf unsere Stellungnahme, die Ihnen vorliegt. Zum Thema Barrierefreiheit: Es hat sich viel getan, das ist richtig, aber es ist auch noch viel zu tun. Das sehen wir und das bekommen wir im Alltag mit, wenn wir Anrufe von vor allem mobilitätseingeschränkten Menschen, Rollstuhlnutzern, haben, die innerhalb der Reisekette irgendwo gestrandet sind und nicht weiter kommen. Um die wesentlichen Punkte von unserer Seite aus vielleicht aufzunehmen: wir sagen immer, der Zug muss zur Infrastruktur oder zum Bahnsteig passen und der Bahnsteig zum Zug. Das ist eigentlich relativ logisch, in der Realität aber nicht immer einfach. Es ist auch nicht immer einfach umsetzbar. Das ist uns bewusst, aber auch hier müssten wir zu besseren Lösungen kommen. Wir stellen in letzter Zeit fest, dass gerade zwischen Zügen und Bahnsteigen die Lücken manchmal sehr groß werden und dort natürlich keine automatische Stufe ist, so dass vor allem auch das selbständige Einsteigen und Aussteigen für Rollstuhlnutzer an dieser Stelle sehr schwierig ist. Barrierefreiheit, das ist auch ein Punkt, darf und sollte nicht an den Ländergrenzen aufhören. Beim Fernverkehr ist das natürlich kein Problem, aber gerade auch beim Regionalverkehr finden wir unterschiedliche Situationen vor. Die Infrastruktur, die dort vorgefunden wird, ist gerade für die Fahrgäste mit Mobilitätseinschränkung manchmal schwierig.

Das Thema „öffentliche WCs“: wenn man gerade an Knotenpunkten sich das anschaut, das ist ein Problem, nicht nur für Fahrgäste mit Mobilitätseinschränkungen, sondern insgesamt und müsste einfach deutlich verbessert werden. Deshalb sagen wir auch: es gibt eine DIN 18040-3, da muss man einfach sagen, das müsste letztendlich verbindlich eingeführt werden, sowohl im Fernverkehr als auch im Regionalverkehr. Ich weiß, das ist dann Ländersache, aber auch hier wäre es – wie gesagt – gut, wenn die Barrierefreiheit nicht an den Landesgrenzen endet.

Ein anderes Thema, was uns bewegt, ist die Schulung von Personal. Der ICE 4 wurde angesprochen. Das ist ein Fahrzeug, was wir grundsätzlich



begrüßen, weil es eine fahrzeuggebundene Einstiegshilfe hat und der Hublift am Bahnsteig eigentlich nicht mehr notwendig sein müsste. Wir stellen aber fest, dass die fahrzeuggebundene Einstiegshilfe gar nicht genutzt wird oder nicht genutzt werden kann, weil das Personal darauf nicht geschult ist. Beim Selbstversuch hat man teilweise festgestellt, dass das mit drei Leuten zwanzig Minuten dauert und Sie können sich vorstellen, was das auch für Verspätungssituationen verursacht. Wir begrüßen es sehr, dass es fahrzeuggebundene Einstiegshilfen gibt, aber es ist wichtig, das Personal damit auch vertraut zu machen, damit Fahrgäste mit Mobilitätseinschränkung und besonders natürlich Rollstuhlnutzer auch einen sicheren Ein- und Ausstieg haben.

Als letzten Punkt möchte ich im ersten Schritt noch einmal darauf hinweisen, dass wir Wettbewerb auf der Schiene grundsätzlich begrüßen. Es gibt ja jetzt auch im Fernverkehr Wettbewerb, dort gibt es den Flixbahn. Leider stellen wir an der Stelle das große Problem fest, dass Flixbahn ganz weit weg von Barrierefreiheit ist. Wir haben sowohl mit Flixbahn (die gehören zur FlixBus) als auch mit dem Eisenbahn Bundesamt gesprochen und es wurde uns mitgeteilt, dass Wägen, die vor Jahrzehnten zugelassen wurden, einen unbegrenzten Bestandsschutz haben. Da haben wir große Sorge, denn Flixbahn hat ja schon angekündigt, dass es nächstes Jahr vier neue Linien in Betrieb nehmen wird, was wir grundsätzlich als Wettbewerb auf der Schiene begrüßen, aber dadurch darf Barrierefreiheit nicht ausgehebelt werden. Unser Wunsch ist es, hier klare Maßstäbe zu setzen, dass, wenn neue Wettbewerber und neue Linien entstehen, auch Barrierefreiheit umgesetzt wird. Eventuell ist es an der Stelle notwendig, dass das EBA mit entsprechend mehr Rechten ausgestattet wird. Das zum Anfang. Vielen Dank.

Stellv. Vorsitzende: Vielen Dank, Herr Schwarz. Nunmehr haben die Fraktionen, wie angekündigt, die Gelegenheit, ihre Fragen zu stellen und zunächst ist die Fraktion CDU/CSU an der Reihe und Herr Manfred Behrens hat das Wort.

Abg. **Manfred Behrens** (CDU/CSU): Vielen Dank, Frau Vorsitzende. Vielen Dank, meine Damen und Herren. Ich habe erst einmal eine Frage an die DB, an Frau Engel-Kuhn.

Sie hatten gesagt, dass jedes Jahr hundert Bahnhöfe in Ihrem Programm verbessert werden. Ein Teil der Frage geht auf den Fernverkehrsbereich und ein Teil auf den Nahverkehrsbereich.

Ich möchte ein Beispiel aus dem Fernverkehrsbereich nennen. Ich komme aus Magdeburg nach Berlin und fahre des Öfteren über Stendal. Stendal ist ein ICE- und IC-Halt. Ich habe festgestellt, wenn ich mit dem Regionalverkehr oder mit der S-Bahn komme, komme ich auf einem Gleis an, wo ich keine Möglichkeit habe, als Rollstuhlfahrer mit dem ICE weiter zu fahren. Das heißt: Sie haben gesagt, Sie modernisieren; wenn Sie modernisieren, wird eine Priorität gesetzt nach der Dringlichkeit an Bahnhöfen?

Zweiter Teil: Nahbereich. Wenn ich über Wolmirstedt fahre und ich würde mit einem Rollstuhlfahrer fahren und in Wolmirstedt aussteigen, Richtung Stendal, hätte ich keine Möglichkeit, in den Bahnhof Wolmirstedt zu kommen. Wolmirstedt ist eine Stadt mit 11.000 Einwohnern. Ich muss eine Haltestelle (ca. 5 km) weiter fahren, einen freien Haltepunkt benutzen, die Bahn queren und dann auf der anderen Seite zurückfahren, um in Wolmirstedt auszusteigen. Jetzt noch einmal meine Frage: gibt es dafür eine Priorität oder gehört das zu einer Vielzahl von Sachen, die Sie jetzt modernisieren müssen, im Rahmen des Programms Ihrer Modernisierung? Sagen Sie bitte etwas zu den hundert Bahnhöfen, die Sie jedes Jahr besser gestalten.

Stellv. Vorsitzende: Vielen Dank. Wir machen jetzt erst einmal die Runde, sammeln die Fragen und dann antworten Sie auch insgesamt. Als nächstes hat der Kollege Wiehle von der AfD das Wort.

Abg. **Wolfgang Wiehle** (AfD): Vielen Dank. Ich möchte auch in dem Bereich Bahnhöfe noch einmal nachfragen. Wir hatten letzte Woche ein erweitertes Berichterstatter-Gespräch, bei dem es um Bahnsteighöhen ging und um die Anpassung von Bahnsteighöhen auch an das rollende Material.

Da haben wir ein System in Deutschland mit 55 cm Einstiegshöhe und ansonsten sind wir auf 76 cm; dann haben wir noch S-Bahn-Bereiche mit 96 cm. Darauf will ich jetzt gar nicht mehr in der Tiefe eingehen. Aber es ist so, dass der Bahnsteig



alleine für den mobilitätseingeschränkten Reisen noch nicht die Lösung bringt, sondern man muss gegebenenfalls mit dem Aufzug zu dem entsprechenden Bahnsteig kommen und vielleicht auch noch andere Barrieren im Bahnhofsbereich überwinden.

Jetzt haben wir gerade von den hundert Bahnhöfen im Jahr gehört, die angepasst werden. Ich will meine Fragen stellen, zum einen: ist dieses Programm denn auch in der Durchführung koordiniert? Das möchte ich gern Frau Engel-Kuhn fragen. Ist das koordiniert mit dem Bahnsteiganpassungsprogramm, machen Sie das zusammen, wenn Sie einen Bahnhof bautechnisch angehen?

Die zweite Frage möchte ich gern an Herrn Schwarz stellen. Wie ist Ihre Beobachtung im Zusammenhang mit den Bahnhöfen, mit vielleicht auch schon angepassten Bahnsteigen? Wenn ein Bahnhof einmal überarbeitet ist, ist der dann auch tatsächlich gut nutzbar oder gibt es im Einzelfall oder vielleicht auch systematische, wie Sie es erkennen, Schwierigkeiten, die immer noch übrig bleiben?

Stellv. Vorsitzende: Vielen Dank und der Kollege Burkert hat das Wort.

Abg. **Martin Burkert** (SPD): Meine sehr verehrten Damen und Herren, erst einmal recht herzlichen Dank für Ihre Stellungnahme, für die Ausführungen. Wir beschäftigen uns seit Jahren mit der Barrierefreiheit. Das ist ein großes Thema. Wir wollen natürlich vollständige Barrierefreiheit, aber jeder weiß, dass es eine Menge an Investitionen nach sich zieht und was die Fahrzeuge angeht, braucht man lange Vorlaufzeiten bei der Bestellung. Gott sei Dank werden Sie ja mittlerweile eingebunden.

Herr Schmitz, ich hätte an Sie die erste Frage. Welche Maßnahmen ließen sich denn aus Ihrer Sicht – ob an Bahnhöfen, Fahrzeugen, bei der Fahrgastinformation – am schnellsten und unproblematischsten bewerkstelligen und wie kann der Bund hier helfen?

Die zweite Frage: wir sind sehr froh als SPD-Fraktion, in der letzten Legislatur dieses Programm geschaffen zu haben, das Barrierefreiheit für kleine Bahnhöfe unter eintausend Ein- und Aussteigern vorsieht. Der Haushaltsausschuss beschäftigt sich gerade damit, damit man das weiter durchfinanziert bekommt. Ich habe die Frage an Sie, Frau

Engel-Kuhn: wie bewerten Sie denn diesen Fortschritt, den Zustand insgesamt der kleineren Bahnhöfe, vor allem in den ostdeutschen Ländern und im ländlichen Raum? Es gibt ja immer die Diskussion, ob die Zahl eintausend zu hoch ist. Ich kann mich erinnern, dass siebenhundert auch einmal im Raum gestanden haben. Die Deutsche Bahn AG macht diese auf freiwilliger Basis, auch in den Länderprogrammen erst ab tausend Personen. Haben Sie schon eine Bewertung zum Bahnhöfe-Programm?

Stellv. Vorsitzende: Vielen Dank, der Kollege Herbst bitte.

Abg. **Torsten Herbst** (FDP): Vielen Dank für Ihre Ausführungen, auch im Namen der FDP-Fraktion. Ich habe vier verschiedene Fragen.

Ein Thema haben wir schon angesprochen. Wir hatten letzte Woche ein Berichterstatte-Gespräch zum Thema Bahnsteighöhen. Im Zusammenspiel mit den Fahrzeugen wurde festgestellt, dass eigentlich im Fernverkehr kein einziger Zug bei 76 cm Bahnsteighöhe den niveaugleichen Einstieg ermöglicht, nur der ICE 4 mit Einstiegshilfe. Jetzt ist die Frage, gibt es denn für die ferne Zukunft Überlegungen, sowohl die Infrastruktur auf der Bahnhofseite betreffend also auch die Züge, einen niveaugleichen Einstieg ohne Hilfsmittel zu ermöglichen? Das ist nichts, was aktuell ist, aber wenn man die nächste Zuggeneration anschaut, ist das mit Sicherheit ein Thema.

Das zweite ist die Nahverkehrssituation. Die ist, was die Bahnsteighöhen betrifft, deutschlandweit höchst unterschiedlich. Wir haben zum Beispiel in Mitteldeutschland ein Netz, was überwiegend 38 cm und 55 cm hat. 55 cm funktioniert mit neu angeschafften Zügen niveaugleich, sowohl bei den Doppelstockzügen als auch anderen Bahnzügen, die im Moment fahren. Nun gibt es von der Bahn die Bestrebung, zukünftig Bahnsteige auf 76 cm auszubauen. Wie wird das aus Ihrer Sicht beurteilt? Wird das nicht eine Verschlechterung bedeuten, wenn man die 55 cm, die als Maßstab bisher genommen werden und mit den Fahrzeugen, die im Moment rollen, funktionieren, wenn man die auf 76 cm verändert?

Meine dritte Frage betrifft das angesprochene Leitsystem für Blinde und Sehbehinderte. Wie lange wird das denn dauern, bis man alle Fernbahnhöfe in Deutschland mindestens damit ausstattet und



mit welchem Investitionsaufwand rechnen Sie?

Stellv. Vorsitzende: Ich bitte darum, nicht mehr als zwei Fragen zu stellen. Die Fragen wurden drei Mal an die Deutsche Bahn mit den Bahnsteighöhen gestellt. Jetzt hat Herr Wagner das Wort.

Abg. **Andreas Wagner** (DIE LINKE.): Vielen Dank, Frau Vorsitzende, sehr geehrte Damen und Herren, vielen Dank für die Berichte. Die bisherigen Errungenschaften für die Barrierefreiheit der Bahn finde ich aner kennenswert, gleichzeitig haben wir noch einen langen Weg bis zum Ziel, was die vollständige Barrierefreiheit betrifft. Insbesondere an den kleinen Bahnhöfen in ländlichen Gegenden ist die Barrierefreiheit noch lange nicht umgesetzt und hier wirkt es sich ganz besonders negativ aus, dass die Bahn solche Bahnhöfe oder Haltepunkte ganz überwiegend ohne jegliches Personal betreibt.

Ich habe zwei Fragen an Frau Engel-Kuhn. Die erste Frage: das Behindertengleichstellungsgesetz verlangt ja bekanntlich die Möglichkeit zum selbständigen Ein- und Aussteigen für Menschen im Rollstuhl. Dies ist bislang bis auf wenige, seltene Fälle im Fernverkehr der DG AG nicht möglich. Wie soll hier das Gesetz umgesetzt werden, wenn gleichzeitig die Höhe der Fernverkehrszüge grundsätzlich zu hoch ist, im Verhältnis zu den Bahnsteigen? Wird es selbständig bedienbare Hublifte geben oder welche andere Lösungen planen Sie?

Die zweite Frage: wie erklären Sie die Strategie der DB AG zu immer engeren und immer unkomfortableren Zügen mit den entsprechenden Einschränkungen, besonders auch für mobilitätseingeschränkte Reisende, wenn Ihre Unternehmen im Hinblick auf die Preise ohnehin nicht mit den Fernbussen konkurrieren können? Dann wäre es ja aus unserer Sicht sinnvoll, dass man auf entsprechenden Komfort setzt und gleichzeitig dadurch die Barrierefreiheit erhöht. Welche Überlegungen liegen Ihren Strategien zugrunde für die engeren, unkomfortableren Züge?

Stellv. Vorsitzende: Vielen Dank und jetzt der Kollege Gastel bitte.

Abg. **Matthias Gastel** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Vielen Dank, Frau Vorsitzende. Ich möchte vorweg schicken, dass es bedauerlich ist, dass wir die schriftlichen Stellungnahmen von Ihnen als

Sachverständige erst heute Vormittag bekommen haben und deswegen es vermutlich nicht nur mir nicht möglich gewesen ist, diese entsprechend gründlich zur Vorbereitung auf diese Anhörung zu lesen. Es ist ein wichtiges Thema, denn immer mehr Menschen sind auf barrierefreie Mobilität angewiesen in einer älter werdenden Gesellschaft, in einer Gesellschaft mit mehr Menschen mit Behinderung. Deswegen muss man Tempo machen, dass dieses Thema vorangeht, wohl wissend, dass Tempo sehr relativ ist in dem Kontext, wenn man dran denkt, dass auf 40 Jahre gebaut wird und auch Züge nicht nur auf wenige Betriebsjahre angeschafft werden, aber man muss eben mal anfangen, die grundlegenden Entscheidungen zu treffen.

Ich habe zunächst eine Frage an Frau Engel-Kuhn von der Deutschen Bahn und zwar geht es um die Frage von Aufzügen, teilweise auch Rolltreppen an Bahnhöfen. Es ist ja so, dass immer nur ein Aufzug pro Bahnsteig gefördert wird, auch dann, wenn es ein Bahnsteig ist, der sehr stark frequentiert ist, also ein hohes Fahrgastaufkommen da ist. Ich würde gern wissen, ob man da nicht was ändern und sagen muss, ab einer bestimmten Fahrgastzahl muss auch ein zweiter Aufzug oder eine Rolltreppe gegebenenfalls förderfähig sein – denn wenn Sie einen hochfrequentierten Bahnsteig haben, dann stehen Sie entweder Schlange an diesem einen Aufzug oder dieser eine Aufzug fällt auch mal aus und beim Ausfall haben Sie ein richtiges Problem, das ich jetzt ansprechen will.

Ich hatte gerade von der Bundesregierung eine Frage beantwortet bekommen. Die Zahl wurde von Ihnen als Deutsche Bahn geliefert, wo es heißt, dass bei den Aufzügen und Rolltreppen inzwischen durch die Digitalisierung eine Verfügbarkeit von 97 Prozent gegeben wäre. Da möchte ich vielleicht noch ergänzt haben, wie kommt so eine Zahl zustande? Denn gefühlt, wenn man die Leute fragt, dann werden die wahrscheinlich sagen, 60 Prozent, 70 Prozent vielleicht 80 Prozent sind es von der Wahrnehmung her, gibt es da einen statistischen Kniff? Ähnlich wie bei der Pünktlichkeit, wo ein Zug erst unpünktlich ist ab einer bestimmten Minutenzahl? Wie steht es mit der Verfügbarkeit?

Die zweite Frage, Herr Wenndorf: Haben Sie denn Erfahrungen machen können mit den neuen Zügen ICE 4 oder auch IC 2 und wenn ja, wie sehen



diese Erfahrungen aus, wie man da rein-und rauskommt als Mensch mit einer Behinderung, in dem Fall mit einem Rollstuhl?

Stellv. Vorsitzende: Vielen Dank, Herr Gastel. Ich möchte noch einen Hinweis vom Ausschusssekretariat weiter geben. Die Stellungnahmen sind nach dem Eingang verteilt worden, also nachdem sie eingegangen sind, wurden sie verteilt. Lediglich die Zusammenfassung ist erst heute Morgen an die Mitglieder des Ausschusses verteilt worden.

Die meisten Fragen gingen jetzt an Frau Engel-Kuhn, deswegen würde ich Ihnen auch zuerst das Wort geben und würde dann aber sagen, dass auch jeder der anderen Sachverständigen sehr gerne sich noch einmal zu Wort melden kann. Aber jetzt möchte ich Ihnen, Frau Engel-Kuhn, zuerst das Wort geben.

Ellen Engel-Kuhn (Deutsche Bahn AG): Der Schwerpunkt bezieht sich auf das Thema DB Station und Service. Frau Kluckert, ich habe meinen Kollegen, Herrn Dr. Strohkark, mitgebracht, der sehr stark in der Diskussion zum Bahnsteighöhenkonzept, auch bei den Ländergesprächen eingebunden war. Es wurde ja mehrfach die Ausstattung von Bahnsteigen oder von Bahnhöfen angesprochen. Er kommt aus der Fachabteilung, so dass er dann diese Fragen beantwortet. Die Fragen, was den Personenverkehr betrifft, die würde ich übernehmen.

Sven Strohkark (Deutsche Bahn): Im Wesentlichen bin ich mit dem Thema Barrierefreiheit und jetzt zuletzt auch mit dem Thema Bahnsteighöhen betraut. Es war ein ganzer Schwung von Fragen.

Vielleicht ganz kurz vorab, damit man das Thema ein bisschen einsortieren kann: wir haben 5.500 Bahnhöfe, von denen sind inzwischen 4.000 stufenfrei, also 82 Prozent der Reisenden reisen inzwischen tatsächlich heute schon stufenfrei. Das heißt, sie kommen auf den Bahnsteig. Welches Fahrzeug denn da eingesetzt wird und ob das Fahrzeug denn zum Bahnsteig passt, das ist eben genau eine von den Fragen hier heute gewesen. Das steht natürlich nicht in der Verantwortung von Station DB und Service. Wir können bloß die Bahnsteighöhe so herstellen, wie sie gemäß in der Eisenbahnbau- und Betriebsverordnung ist und das ist eben 76 cm. Das vielleicht so ein bisschen als Grundlage zu dem ganzen Thema.

Dann kam in dem Zusammenhang die Frage nach der Priorisierung von bestimmten Projekten, insbesondere auch zum Thema Bahnsteighöhe, das letzte Woche schon Thema war.

Es sind zum Thema Bahnsteighöhe bestimmte Regeln und Ausnahmen festgelegt und diese werden dann auch so umgesetzt, das heißt, wenn ein bestimmter Bahnsteig oder ein bestimmter Bahnhof an einer bestimmten Strecke erneuert werden soll, dann wird er genau gemäß dieses Konzeptes umgesetzt.

Zur Frage von Herrn Wiehle, wie das koordiniert ist: ja, es gibt den Zusammenhang zwischen den hundert Bahnsteigen, die wir jedes Jahr machen, und die machen wir genau so, dass sie dem Bahnsteighöhenkonzept entsprechen, denn man will langfristig die Ziel-Höhe erreichen, wie man sie sich vorstellt, gemäß dem Bahnsteighöhenkonzept.

Zu dem Wegeleitsystem in Wolmirstedt muss ich leider passen. Da müssen wir zur Not noch ein paar Informationen später nachreichen. Da bin ich nicht wirklich im Bilde, das ist eine sehr spezifische Frage, wo ich jetzt nicht belastbares zu sagen kann.

Die Bewertung zu den „tausend Reisenden“. Die Stationen kann man sehr schön trennen zwischen Stationen mit weniger als tausend Reisenden und Stationen mit mehr als tausend Reisenden. Weniger als tausend Reisende sind etwa zwei Drittel der Bahnhöfe. Von diesen zwei Dritteln sind welche stufenfrei und welche mit Stufen und genauso ist das bei den größeren. Das hat dummerweise zur Folge, dass von den kleinen Stationen mit weniger als tausend Reisenden, also die Mehrheit, etwa 1 Prozent nicht stufenfrei reisen. Von den großen Bahnhöfen mit mehr als tausend Reisenden reisen 14 Prozent der Reisenden nicht stufenfrei. Das heißt, mit den vorhandenen Bestandsmitteln, die wir haben, und auch beschränkten Ausbaupazitäten, müssen wir natürlich überlegen, wie kann man die meisten Reisenden erreichen. Und da ist dann auf der einen Seite die 1 Prozent für kleine Stationen oder 14 Prozent für die größeren Stationen. Da ist dann tendenziell die Frage, ob man das Geld besser für die Reisenden so einsetzt, dass man mittelgroße Stationen macht. In dem Kontext begrüßen wir natürlich ganz ausdrücklich diese Maßnahmen für die kleinen Stati-



onen, um die auch in der Fläche zu machen, weil die ja tendenziell eher ein bisschen hinten runter fallen würden. Aber wenn man die Frage stellt, wie kann man möglichst viele Reisende erreichen, dann ist schon die Frage, wo legt man den Schwerpunkt, eher in die Fläche, mit den vielen kleinen Stationen – hundert Reisende, zweihundert Reisende – oder vielleicht da, wo zehntausende Leute umsteigen, die das letzte Mal vor 30 Jahren gemacht wurden, als die Normierung und das Thema Barrierefreiheit vielleicht noch nicht so wichtig war und man demzufolge noch nicht den Ausbaugrad hat, den man sich heute wünschen würde.

Ganz kurz eine Sache mit dem Blindenleitsystem von Fernbahnhöfen. Das ist ein schönes Beispiel dafür. Wir haben etwa noch 3.500 Bahnsteige, die niedriger sind als 38 cm. Das heißt, da hat der Reisende eine große Stufe, die sind meistens noch relativ alt und haben hohen technischen Bedarf. Und genau für diese Station kann man eine große Nutzergruppe erreichen, nicht nur mobilitätseingeschränkte, sondern im Prinzip jeden, der irgendwie einen Koffer dabei hat. Die versuchen wir natürlich vordringlich umzubauen. Das wird aber noch etwa 30 Jahre dauern mit der aktuellen Finanzierung. Das heißt, wir haben mit der aktuellen Finanzierung – davon ausgehend, dass man bestands- und technischen Bedarf erneuert – keine Möglichkeiten, in der Fläche einzelne Maßnahmen umzusetzen, wie ein Blindenleitsystem oder Handlaufschilder anzubauen.

Stellv. Vorsitzende: Welche Frage ist noch übrig geblieben bei Ihnen, die Sie noch nachreichen wollten? Und es gab eine explizite Frage nach einzelnen Bahnhöfen.

Abg. **Manfred Behrens** (CDU/CSU): Wegeleitsystem Wolmirstedt. Wolmirstedt, das ist schon richtig, das ist der Nahverkehr. Ich hatte aber auch den Fernverkehr, also Stendal angesprochen, den ICE-Halt und ich muss noch einmal dazu sagen, dass diese beiden Bahnhöfe überhaupt keine Barrierefreiheit verfügen, da ist kein Fahrstuhl vorhanden. Darum habe ich gefragt, ob es da eine Priorisierung für solche Art von Haltepunkten bzw. Bahnhöfen gibt.

Stellv. Vorsitzende: Vielleicht könnten Sie auch ganz kurz noch beantworten, was ich gefragt hatte: gibt es eine Standardisierung in diesem Bereich.

Sven Strohark (Deutsche Bahn): Tatsächlich gibt eine Standardisierung. Insbesondere die europäische Verordnung TSI PRM im Eisenbahnverkehr bzw. zur Barrierefreiheit gibt uns sehr klare Vorgaben, wie wir die Barrierefreiheit umsetzen sollen oder müssen. Das wird abgeprüft und ist letztendlich Voraussetzung dafür, dass eine Bahnstation überhaupt in Betrieb gehen kann. Zu Stationen, die jetzt noch nicht barrierefrei sind: da muss ich davon ausgehen, dass die vor sehr langer Zeit einmal erneuert wurden. Das heißt, die nächste Erneuerungswelle, im Sinne von technischem Bedarf, steht erst noch bevor. Der Bahnsteig hat noch nicht den Zustand erreicht, im negativen Sinne, dass er jetzt dringend anderen Projekten vorgezogen werden muss. Demzufolge würde man – ich habe versucht es zu erläutern –, aus diesen Mitteln der Bestandsfinanzierung, mit denen wir nur erneuern, wenn technischer Bedarf ist, den Bahnsteig gar nicht machen können.

Stellv. Vorsitzende: Reicht Ihnen das als Antwort, Herr Behrens?

Abg. **Manfred Behrens** (CDU/CSU): Hier in diesem Fall fehlt ja ein Aufzug. Wenn ich Sie richtig verstehe, haben Sie so wenig Mittel zur Verfügung, dass ein Aufzug, um Barrierefreiheit zu schaffen, nicht möglich wäre, oder? So habe ich Sie jetzt verstanden.

Sven Strohark (Deutsche Bahn): Genau, das ist meistens so, wenn man einen Bestandsbahnsteig hat, würde man jetzt ein Aufzugshaus reinsetzen, damit man einen Aufzug schaffen kann. Das ist in der Regel wesentlich aufwendiger als das im Rahmen von einer ohnehin anstehenden Erneuerung mitzumachen. Sie würden im Bestand herumbohren und irgendwie Maßnahmen treffen, das ist extrem aufwendig und in dem Sinne wird in der Regel versucht, es als Gesamtpaket zu machen, den gesamten Bahnsteig mit der barrierefreien Erneuerung zu machen. Wenn es natürlich Mittel gebe, um die Barrierefreiheit herzustellen, unabhängig von diesen Komplettmaßnahmen, dann könnte man so eine Situation natürlich angehen.

Stellv. Vorsitzende: Vielen Dank. Ich muss sagen, ich bin verwundert, dass ein ICE-Bahnhof keinen Aufzug haben soll. Aber jetzt würde ich erst einmal weiter in der Reihe verfahren und gebe Frau Engel-Kuhn das Wort.

Ellen Engel-Kuhn (Deutsche Bahn AG): Ich würde



noch einmal auf Ihre Frage, Herr Wagner, zurückkommen in Bezug auf den Einstieg in die Fernverkehrszüge. Sie sprachen ja auch von dem selbständigen Einsteigen. Das Behindertengleichstellungsgesetz verpflichtet alle Eisenbahnverkehrsunternehmen, so genannte Programme zu erstellen, inwiefern sie barrierefrei werden. Wir haben das erste Programm 2005 erstellt, Mittlerweile sind wir im dritten und werden nächstes Jahr dann auch im vierten Programm arbeiten. Im Behindertengleichstellungsgesetz steht auch drin, dass Betroffene angehört werden. Wir haben die Arbeitsgruppe von Anfang an mit eingebunden; die Arbeitsgruppe diskutiert mit uns die Programme. Das waren beim dritten Programm beispielsweise drei Runden, wo wir gemeinsam über die Themen sprechen und im ersten Programm wurde ehemals vereinbart, dass für die neuen Fernverkehrszüge eine fahrzeuggebundene Einstiegshilfe bestellt wird. Das ist mit den Betroffenenverbänden im ersten Programm so vereinbart worden und so ist es jetzt auch in dem ICE 4 eingeflossen. So ein Bestellvorgang für einen Zug, der hat natürlich eine ganz lange Laufzeit: man erarbeitet erst ein Lastenheft, dann gibt es eine Ausschreibung, dann verfeinert man das Ganze, dann arbeitet man gemeinsam an einem Zug, so dass es schon ein Zyklus von ca. 10 bis 12 Jahren ist, bis ein Fahrzeug auf der Schiene ist. Das war bis dato die Grundlage, die Verpflichtung war im ersten Programm und im vierten Programm hätten wir dann die Möglichkeit, dass man darüber nachdenkt, in Zukunft einen niveaugleichen Einstieg in Zügen zu haben, aber der ICE 5 steht im Moment noch gar nicht an. Mit den Zyklen, das können sie sich vorstellen, wird das auch noch eine ganze Weile so sein, dass mit einer fahrzeuggebundenen Einstiegshilfe eingestiegen wird, so wie wir es im ICE 4 haben. Der ICE 4 wird in den nächsten Jahren weiter ausgerollt werden, der wird auch die Lokbespannten Züge letztendlich ersetzen und wenn dann die ICE Generation nicht mehr ins Redesign geht, entsteht irgendwann auch der ICE 5.

Stellv. Vorsitzende: Vielen Dank und Herrn Schwarz würde ich jetzt bitten.

Ulf-D. Schwarz (Bundesverband Selbsthilfe Körperbehinderter e.V.): Ich möchte vielleicht noch einmal sagen, Mobilität ist ein Querschnittsthema und ist natürlich wichtig, damit Teilhabe von Menschen mit Behinderung möglich ist und wir

sollten alles tun, dass Barrierefreiheit möglich ist. Bevor ich auf die Frage, die direkt an mich gestellt ist, eingehe, will ich noch einmal sagen, wir sehen es einfach als wichtig an, dass es eine Art Masterplan gibt, über mehrere Jahre, wie Barrierefreiheit tatsächlich umgesetzt werden kann, weil es – wie wir gerade von meinem Vorredner gehört haben – 35 Jahre dauern soll. Das ist natürlich für Menschen, die heute auf Barrierefreiheit angewiesen sind, ein schwacher Trost. Da kann man natürlich sagen, in 35 Jahren Barrierefreiheit zu verwirklichen, das ist sehr lange, wenn aber klar ist, wie die Schritte sind, wie Barrierefreiheit letztendlich umgesetzt wird, ist das auch für die Menschen einfacher verständlich und vermittelbar.

Zum zweiten Punkt will ich noch einmal sagen: zum Thema Zug und Bahnsteighöhe, da wird natürlich viel getan und im Bereich der Bahnsteighöhen kann man auch diskutieren, ob jetzt die Höhen 76 cm, 55 cm, oder 38 cm gut sind. Da sind wir leidenschaftslos, nur ist es wichtig, dass auch die Betreiber, die die Züge auf die Schiene stellen das entsprechende Wagenmaterial haben. Da hapert es oft, dass der Zug nicht zum Bahnsteig passt oder umgekehrt und es dann zu Problemen kommt. Da sehen wir, dass größerer Abstimmungsbedarf gegeben ist und diese auch möglich ist. Das findet, das muss man lobend erwähnen, in der programmbegleitenden Arbeitsgruppe statt, wo wir mitarbeiten. Das ist ein wichtiges Gremium, ich erlaube mir die Anregung, das sollte viel mehr gestärkt werden anstatt zu diskutieren, wie man vielleicht dort Einsparungen vornehmen kann. Vielleicht noch zum Thema ICE 4.: ich wiederhole, Schulung von Personal ist an der Stelle wichtig.

Jetzt die Frage, die direkt an mich gerichtet wurde. So eine Umgestaltung, wie ist das, wie wird das gemacht? Wir sehen schon, dass sich die Bahn hier sehr engagiert, dass sie auch die Beteiligung von Menschen mit Behinderung fördert und unterstützt. Das läuft mal sehr gut, manchmal ist das eher am Ende einer Umbaumaßnahme. Da wäre natürlich auch wichtig, wenn systematisch geklärt ist, dass die Beteiligten vor Ort von Anfang an involviert sind, damit sie ihre Erfahrungen von ihrem Bahnhof auch einbringen können. Das ist ein Wunsch, dass die Einbeziehung der Akteure vor Ort von Anfang an sichergestellt werden kann.



Stellv. Vorsitzende: Vielen Dank, Herr Schmitz bitte.

Martin Schmitz (Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V.): Danke. An mich wurde von Herrn Burkert die Frage gestellt, was schnelle Maßnahmen sein können, die wir umsetzen können. Wir haben aus der Diskussion herausgehört, bauen geht nie schnell. Das muss gut geplant werden und ich glaube, auch strategisch gut abgestimmt werden, welche Maßnahmen man angehen möchte und wie man sie angeht, damit es eben ein allgemeines Verständnis gibt und man nicht in den Planungsprozessen immer wieder diskutiert. Deswegen sind aus unserer Sicht schnelle Maßnahme eher Maßnahmen, die im digitalen Bereich liegen, in dem Bereich des Routings, im Bereich der Reisevorbereitung, der Reiseunterstützung. Dazu gehört natürlich auch das Bauen, damit die Infrastruktur da ist, so dass ich überhaupt auf den Bahnsteig komme.

Was ich schnell machen kann, sind im Prinzip Maßnahmen im digitalen Bereich. Hier hat das BMVI mit den Ländern das DELFIplus-Programm aufgelegt, bei dem man versucht, Daten zusammenzufassen und zu standardisieren, die Daten zusammenzuführen, um mit einer deutschlandweiten Reiseauskunft auf den gleichen Daten-Pool zurückgreifen und diese Daten zur Verfügung stellen zu können. Wie gesagt, das ist noch im Aufbau. Das entwickelt sich weiter. Das halten wir aber für einen sehr effizienten Schritt. Genauso hat das BMVI ein Forschungsprojekt unterstützt, bei der wir digitale Schnittstellen zwischen mobilem Endgerät, der Haltestelle und dem Fahrzeug entwickelt haben, zusammen mit dem Fraunhofer Institut in Aachen, womit man Daten von dem Fahrzeug – wo fährt es hin, welche Linie ist das, wann kommt es, ist es zu spät usw. –, auch auf ein mobiles Endgerät übertragen kann. Ich persönlich bin der Meinung, dass die Nutzung von mobilen Endgeräten sehr sinnvoll ist, denn dort kann jeder entsprechend seinen Fähigkeiten und Bedürfnissen Apps aufspielen, mit denen er diese Information verarbeiten kann. Deswegen glauben wir, dass diese Datenaufbereitung, die Bereitstellung an Haltestellen, Fahrzeugen, an den Fahrgast etc. eine sehr hilfreiche Maßnahme sein könnte, um individuell reagieren zu können.

Stellv. Vorsitzende: Vielen Dank, Herr Schmitz; Herr Wenndorf hat das Wort.

Peter Wenndorf: Zu der Frage nach Erfahrungen mit einer Fahrt mit dem ICE: das muss ich erläutern, ich weiß irgendwann nicht mehr, mit welchem ICE ich fahre. Es sind ja immer unterschiedliche Baureihen, die wechseln sich sehr schnell ab. Ich bin heute mit dem ICE 1 hier hergekommen. Das war wieder sehr erfreulich und ich hatte etwas Feuchtigkeit in den Augen, als ich den breiten Gang in dem Zug gesehen habe. Das ist der einzige Zug, von dem ich sagen kann, mit dem kann ich mit dem Rollstuhl bedingungslos fahren. Ich habe in einem Schreiben an die DB (Seite 18 der Stellungnahmen) schon auf ein Szenario hingewiesen, vor dem ich Angst hätte, nämlich wenn ein Zug irgendwie in Brand gerät. Das ist jetzt passiert. Ein Zug ist in Brand geraten. Ich weiß nicht, wie das passiert ist, oder wie ich aus einem modernen ICE mit meiner Frau mit Rollstuhl herausgekommen wäre. Heute steht es in der Presse: gestern ist wieder ein ICE, der Fünfte in diesem Jahr, in unserer Gemarkung in Hildesheim „gestrandet“. Beim vorletzten Mal musste die Feuerwehr eine Rampe aus Holzgestell bauen, um einen Elektrorollstuhlfahrer bergen zu können. Jetzt haben sie Gott sei Dank eine Rampe gehabt und konnten umsetzen. Drei Stunden hat das gedauert. Das sind Erfahrungen, die kann ich einfach nicht mehr schildern und ich möchte sie nicht erleben. Bei dem IC 1 habe ich ein besseres Gefühl, muss ich ehrlich sagen. Ich hatte es ja geschildert bei den neuen ICEs kommt man selbst mit abgebauten Laufrädern mit dem Rollstuhl nicht durch die Gänge und ich kann meine Frau guten Gewissens nicht in so einem Zug transportieren lassen, weil ich nicht weiß, wie ich sie retten oder retten lassen kann.

Wir hatten jetzt das Vergnügen – meinen letzten Reisebericht hatte ich Ihnen geschrieben –, eine Reise von Kiel. Wetterkapriolen hin und her, wir kamen in einen ICE neuerer Bauart in Hamburg, der war nicht eingeplant, auch nach Kiel fährt an sich der ICE 1, den ich mit gutem Gewissen genutzt hätte. Aber wir kamen in einen neuen ICE und dort waren genau diese Probleme wieder. Ich habe sie geschildert. Ich bin mit meiner Frau dort geblieben, in dem Behindertenbereich, ich habe mich nicht von dort weg gerührt. Ein anderer Herr hat es versucht, mit dem Kinderwagen durch den Zug durchzufahren, er kam nicht durch. Also, das sind meine Erfahrungen, Herr Gastel, die ich mit



den anderen ICEs bisher gemacht habe. Der einzige für mich, tut mir leid, das ist wirklich der alte ICE 1, in dem wir auch 1. Klasse haben. Das ist das nächste Problem, das wir haben, man hat mir gesagt, Sie können auch 2. Klasse fahren, das ist kein Problem, dann fahren Sie 2. Klasse. Ich habe immer 1. Klasse gebucht, das hätte ich gar nicht gemusst, aber es kam mir auch nicht auf den Preis an, sondern auf gewisse Annehmlichkeiten, die ich haben wollte. Warum soll ein Behinderter und Rollstuhlfahrer nicht auch in einem ICE 1. Klasse fahren können, wenn er es wünscht? Ich habe auch darauf hingewiesen, in der Schweiz gibt es offensichtlich inzwischen Rollstuhlplätze in Speisewagen. Mir sagt man bei der DB, das können wir Ihnen doch servieren. Das wusste ich nicht, dass man mir das im ICE 1 servieren kann oder in der 2. Klasse oder in den anderen ICEs. Warum kann man in der Schweizer Bahn mit einem Rollstuhlfahrer in einen Speisewagen, warum kann ich das bei der DB nicht? Hinzu kommt, das habe ich auch dargestellt, wenn ich 2. Klasse fahre und buche, habe ich keinen Zutritt zu der DB-Lounge. Die Lounges können ein Segen sein, auch für einen Rollstuhlfahrer, aber er kommt nicht hinein, es sei denn, man sagt mir, „doch ihr kommt rein, als Rollstuhlfahrer kommst du auch mit 2. Klasse Fahrausweis rein“. Das ist mir nicht bekannt. Also, soweit die Erfahrungen zu den anderen Zügen. Ich bleibe bei dem ICE 1, Entschuldigung.

Stellv. Vorsitzende: Dankeschön. Dann Herr Prof. Dr. Barfuß und dann würde ich Herrn Dr. Leidner noch das Wort geben wollen.

Prof. Dr. Georg Barfuß (Technische Hochschule Ingolstadt): Ich möchte noch einmal einen anderen Aspekt anbringen, der bisher nur indirekt erwähnt wurde zum Thema nachhaltige Mobilität. Wenn wir uns jetzt vorstellen, jemand verlässt sein Zuhause um Zug zu fahren, ein Mensch mit Behinderung oder Familien mit Kinderwagen. Ich habe selber Kinder, ich habe die gleichen Probleme oder jemand mit Rollator oder anderen Gehhilfen und wir haben einen demografischen Wandel, da kommen wir alle schneller hin als wir jetzt denken, dann gehen die von zuhause aus weg, gehen vielleicht in einen Bus, in die Straßenbahn, steigen wieder um, steigen in den Zug, steigen vielleicht unterwegs auf der Strecke ein, zweimal um, sind dann wieder am DB Bahnhof und gehen dann wieder in die Straßenbahn rein, um

dort hin zu kommen, wo sie hin müssen oder hin wollen.

Auf der anderen Seite, Thema nachhaltige Mobilität, möchte ich Sie daran erinnern, die Automobilindustrie und die IT-Branche dieser Welt arbeiten an selbstfahrenden Autos, den autonomen Fahrzeugen. Das kommt schneller, als wir alle meinen. Ich bin selber auch in der Autobranche, in drei bis fünf Jahren, technisch geht es jetzt schon. Jetzt stellen wir uns mal das gleiche Szenario vor, wie das in Zukunft aussehen könnte: anstatt dieses Brimborium zu machen, dass ich öfter umsteigen muss und wie hoch sind die Gehsteige oder die Bahnsteige, bestelle ich mir per App ein Fahrzeug, das vor meiner Haustüre hält. Ich muss die App gar nicht bedienen können, also selbst wenn ich nicht lesen kann und nicht sehe, dann mach ich das über Spracherkennung und dann sage ich dieser App, wo ich hin will. Ich steige nur einmal aus, da fährt hinten die Rampe runter, man stellt sich einen VW-Caddy vor, der autonom fährt und dieses Fahrzeug bringt mich, ohne Umsteigen, an das Ziel, wohin ich möchte. Das ist vielleicht für Langstrecke noch nicht ganz so gut aber auch da wollen wir hinkommen und dann laufen wir alle Gefahr, dass es zwar für die Menschen besser wird und ich gönne das jedem – ich werde auch älter oder wenn ich mit meinem Kind unterwegs bin, das ist in Ordnung – aber dann ist die Alternative zu dem, was wir gerade hier besprochen haben, ich fahre individuell mobil mit einem selbstfahrenden Elektroauto in drei bis fünf Jahren. Und dann stellen wir fest, dass wir hier 35 Jahre brauchen, bis jeder Bahnsteig umgebaut ist, dass wir Milliarden investieren und die Leute dann, weil es viel bequemer ist, dann doch mit dem Auto fahren. Das heißt, wir sollten jetzt oder wir dürfen jetzt schon einmal daran denken, was es für technische Möglichkeiten in drei bis fünf Jahren gibt. Und zu fragen: macht das alles, was wir hier diskutieren, dann noch Sinn oder wäre es nicht besser, darüber nachzudenken, ob wir uns nicht schon gedanklich darauf einstellen müssen, was in fünf Jahren technisch möglich wäre.

Ein zweiter ketzerischer Ansatz: die Deutsche Bahn kann natürlich nur so viel Geld ausgeben wie sie hat und die haben ihren Topf Geld und da muss man Personal bezahlen, Fortbildung, neue Software, neue Züge, Streckenausbau. Man kann einfach nicht mehr ausgeben als man hat. Die



Deutsche Bahn gehört dem deutschen Staat und es entscheidet die Politik, wieviel Geld die haben. Im Endeffekt könnte man ja sagen, die Bahn ist nicht dafür da, jedes Jahr ein paar Milliarden an den Bundeshaushalt zu überweisen, sondern ich entscheide mich ganz bewusst, auch mit Blick auf das Thema Klimawandel dafür, dass ich zwar Verluste fahre, aber dafür deutschlandweit bis in das kleinste Dorf barrierefrei mobil zu sein. Das wäre eine ganz andere Idee der Bahn, dann muss man sie aber auch finanziell entsprechend ausstatten, auch den Nahverkehr in den Bundesländern. Vielen Dank.

Stellv. Vorsitzende: Vielen Dank, Herr Professor Barfuß, jetzt haben sie natürlich ganz viele Themen aufgemacht, von der Bahnfinanzierung bis zur Effizienz der Ausgaben, die die Bahn tätigt und das Thema autonomes Fahren. Herr Dr. Leidner erst einmal und dann war an Herrn Wenndorf noch eine Frage, die noch nicht beantwortet war an die Deutsche Bahn. Aber erst einmal Herr Dr. Leidner, bitte.

Dr. Rüdiger Leidner (Tourismus für Alle Deutschland e.V.): Vielen Dank. Es liegt nahe, das man sich bei Gesprächen über Barrierefreiheit zunächst einmal auf die ganz besonders dringenden Engpasssituationen konzentriert. Ich möchte noch einmal dafür plädieren, wenn wir von Barrierefreiheit beim Reisen oder im Schienenverkehr sprechen, den gesamten Reiseweg aus der Sicht, der Betroffenen, nicht aus dem Blick zu verlieren.

Ein Beispiel: es ist mehrfach das Wort „Blindenleitsystem“ gefallen. Einmal ganz abgesehen davon, dass diese Systeme nicht einheitlich sind, befinden sie sich in der Regel auch nur auf dem Gelände des jeweiligen Verkehrsträgers, das heißt, die Blindenleitsysteme bei der Deutschen Bahn enden an der Bahnhofstür und beginnen dort, sie führen nicht weiter bis zur nächsten Bushaltestelle oder bis zum Taxihalteplatz. Das hängt damit zusammen, dass das nicht mehr Bahngelände ist. Aber aus der Sicht des Betroffenen, der einen barrierefreien Reiseweg haben will, entsteht hier die erste Barriere. Im Berliner Hauptbahnhof hält man mir oft entgegen, „es führt doch ein Streifen von der Tür bis zur Bushaltestelle“. Das ist ein grauer Streifen, nicht für Behinderte gemacht, nicht kontrastreich. Den hat offensichtlich der Berliner Senat, seinen Touristen zuliebe aufgetragen, damit die den Weg von der Bahnhofstür bis

zum Bus finden. Warum macht man das dann nicht gleich kontrastreich und taktil, so dass die, die Barrierefreiheit brauchen, das auch nutzen können? Ich wiederhole, Barrierefreiheit herzustellen kostet Geld, und zwangsläufig auch Zeit. Was wir sehr schnell machen können, sind barrierefreie Websites, denn jede Reise beginnt mit der Information darüber. Und machbar ist auch die Ausweitung des Systems Reisen für Alle auf alle Verkehrsträger, so dass die Betroffenen zumindest verlässliche Information darüber haben, was sie vorfinden an Barrieren oder Barrierefreiheit, um dann auf einer verlässlichen Informationsgrundlage selbst organisieren zu können. Zu entscheiden, hier brauche ich Hilfe und an anderen Stellen kann ich das vielleicht alleine bewältigen. Danke.

Stellv. Vorsitzende: Vielen Dank, jetzt noch einmal die Frage an die Deutsche Bahn, die noch nicht beantwortet worden ist.

Abg. **Andreas Wagner** (DIE LINKE.): Ich wollte noch einmal auf meine Frage zurückkommen an Frau Engel-Kuhn, was die engen Züge betrifft. Herr Wenndorf hat das ja noch einmal geschildert, die Problematik mit den neuen Zügen, wo die Gänge einfach schmaler sind, was eine Verschlechterung für Menschen ist, die mobil eingeschränkt sind. Welche Überlegungen liegen denn der Deutschen Bahn zugrunde, die Züge so zu gestalten mit diesen engen Fluren? Ist es nicht sinnvoller, Züge so zu planen, dass mobilitätseingeschränkte Menschen auch gut durch den Flur kommen?

Ellen Engel-Kuhn (Deutsche Bahn AG): Dr. Strohark hat schon die Europäische Verordnung TSI PRM angesprochen. Die gilt auch für die Gestaltung von Fahrzeugen. Auch dort sind für uns die Grundlagen hinterlegt. Es gibt also Maße, die eingehalten werden müssen und die sind auch in den Zügen eingehalten, sonst wird der Zug vom Eisenbahnbundesamt nicht zugelassen, so dass er fahren darf. Wir haben auch in den Programmen gemeinsam mit den Betroffenen Standards entwickelt für die barrierefreie Gestaltung, also Wendekreise oder auch wenn es um Kontraste geht, DIN-Werte und anderes. Die werden dort überall nachvollzogen, und auch befolgt. Da gibt es keine Dinge, wo wir sagen, die setzen wir nicht um. Die sind in den Fahrzeugen umgesetzt und für Rollstuhlfahrer, gerade der Bereich im ICE 4, der ist



sehr großzügig gehalten. Das haben selbst die Rollstuhlfahrer gesagt, hier macht es Spaß zu fahren, weil hier sehr viel Platz ist und wenn wir mit einem Faltrollstuhl unterwegs sind, wäre theoretisch noch mehr Platz als nur für vier Rollstuhlfahrer, weil wir einfach zum Teil auch umsetzen können und sonstiges, also der Bereich ist nicht kleiner geworden oder der Wendekreis ist nicht mehr machbar. In den Zügen sind generell mehr Sitzplätze. Dadurch – nehme ich an – haben Sie den engeren Eindruck. Jedoch, ob es jetzt die behindertengerechte Toilette ist, ob es die Rollstuhlstellplätze sind, dort werden ganz normal die gängigen DIN-Normen und TSI PRM Werte eingehalten.

Stellv. Vorsitzende: Vielen Dank, jetzt ist die Bundesregierung hier, möchte die sich noch zu Wort melden? Nein. Dann würde ich vorschlagen, dass wir noch eine kurze zweite Runde mit den Abgeordneten machen, Herr Gastel, bitte.

Abg. Matthias Gastel (BÜNDNIS 910/DIE GRÜNEN): Meine Fragen zu den Aufzügen ist noch nicht beantwortet, also die Frage nach den zweiten Aufzügen.

Sven Strohkark (Deutsche Bahn): Grundsätzlich ist es so: bei den Bahnhofsstationen liegt ein ganz großer Teil der Finanzierung beim Bund, aber es ist auch durchaus üblich, dass das Land oder die Kommunen sich an einer Finanzierung beteiligen. Das betrifft oftmals auch den barrierefreien Ausbau. Ohne dass ich jetzt Experte des Förderrechts bin, würde ich nicht unbedingt ausschließen wollen, dass, wenn eine Kommune besonders unterstützen würde, ein zweiter Aufzug möglich ist. Grundsätzlich sieht man mindestens im Hauptbahnhof, dass pro Bahnsteig mehr als ein Aufzug schon einmal gebaut wurde, demzufolge scheint es ja grundsätzlich möglich zu sein. Oftmals ist es so, gerade bei den kleinen Stationen, dass sich die Länder und Kommunen durchaus beteiligen.

Stellv. Vorsitzende: Jetzt waren die Sachverständigen sehr lange dran, daher würde ich vorschlagen, wir machen noch eine kurze zweite Runde mit den Abgeordneten, wenn das auf Zustimmung stößt. Ich würde wieder bei der CDU/CSU anfangen, Herr Behrens, bitte.

Abg. Manfred Behrens (CDU/CSU): Vielen Dank,

Frau Vorsitzende, ich habe noch zwei kurze Fragen. Eine an Herrn Schmitz. Sie hatten ausgeführt, dass Reiseketten erarbeitet werden für die Reisenden. Wenn Sie diese erarbeiten, wird da Bezug genommen auf die Reisedauer? Sie müssen ja auf unterschiedliche Strecken zurückgreifen. Wenn wir den DB Navigator nehmen, dann haben wir immer eine Reise vorgegeben, die eine günstige Zeit hat. Also ist die Frage, ob es nochmal die Reisekette speziell für Barrierefreiheit gibt.

Die zweite Frage wäre noch einmal an Frau Engel-Kuhn, das wurde fast schon in der Diskussion beantwortet. Ich wollte wissen, wieviel Rollstuhlplätze im Fernverkehrsbereich vorhanden sind und nach welchem Standard. Es gibt ja Züge, die schon länger laufen bzw. die erst relativ neu eingesetzt sind, also wieviel Rollstuhlplätze gibt es in diesen Fernzügen. Dankeschön.

Abg. Wolfgang Wiehle (AfD): Frau Vorsitzende, meine Damen und Herren, vielen Dank. Ich möchte noch einmal auf die Breite der Gänge in den Zügen zu sprechen kommen und auf Rettungsmöglichkeiten. Die Frage richtet sich an Frau Engel-Kuhn. Was die Breite der Gänge anbetrifft – Sie haben die TSI PRM erwähnt. Der entspricht, so wie ich es verstanden habe, der ICE 4. Jetzt haben wir ja auch noch andere Zuggenerationen; Herr Wenndorf hat ganz lobend den ICE 1 erwähnt, wir haben aber noch den ICE 2, der ist baugleich mit dem ICE 1, aber kürzer, dann haben wir den ICE 3 und den ICE-T. Wie verhält es sich denn dort, bezogen auf die TSI PRM, ist die da eingehalten oder nicht? Die Züge sind möglicherweise älter als die TSI PRM. Gibt es Möglichkeiten, da irgendetwas nachzubessern, wenn der ICE 3 ins Redesign geht? Ändert sich da etwas oder nicht? Die zweite Frage betrifft Rettungsmöglichkeiten. Wir hatten das Beispiel mit dem Zug-Brand vom letzten Freitag schon erwähnt bekommen. Ich habe in den Berichten vom letzten Freitag auch Aussagen zitiert gesehen, wie „wir hatten ja Glück, dass da keine Rollstuhlfahrer und keine Kinder im Zug waren“. Gibt es bei der Deutschen Bahn Maßnahmen oder jedenfalls Planungen, um auch für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste Rettungsmöglichkeiten zu schaffen? Es muss ja gar nicht einmal so ein dramatischer Fall sein, wie am letzten Freitag. Es reicht ja, wenn ein Zug irgendwo liegen bleibt und ein Umstieg auf einen Ersatzzug passieren muss. Zum Teil gibt es auch



Brücken, die man zwischen Zügen bauen kann, aber das ist je nach Abstand der Gleise vielleicht nicht immer möglich. Deshalb ist diese Frage ein ziemlich weites Feld und Sie werden gar nicht alles darstellen können, aber über einen kurzen Abriss würde ich mich freuen. Vielen Dank.

Abg. **Martin Burkert** (SPD): Herr Wenndorf, der ICE 1 wird in meiner Heimatstadt Nürnberg gemacht, der ist am Ende nach 40 Jahren Laufzeit, wer wird diesen dann noch nutzen.

Herr Professor Barfuß, ich will Ihnen nur sagen, wir haben einen Finanzierungskreislauf. Es ist nicht so, dass wir den Bundeshaushalt mit Mitteln, Umsätzen und Gewinnen der Deutschen Bahn AG entlasten. Natürlich kann man immer mehr Geld ausgeben für die Schiene, da stimme ich Ihnen zu. Herr Schmitz, in aller Kürze, die Fahrgastrechte würde ich noch einmal ansprechen. Der Herr Leidner ist schon einmal darauf eingegangen. Da hat die Deutsche Bahn AG aktuell schon etwas gemacht. Es gibt einfache Sprache, es gibt einiges im Internet.

Jetzt die Frage an Sie, Herr Schmitz, reicht es aus, haben wir Nachholbedarf oder wie bewerten Sie das? Herr Schwarz, bitte noch einmal zu der Thematik Ein- und Ausstiegshilfen; die Schulung für Mitarbeiter ist bei der Frau Engel-Kuhn angekommen. Ich gehe jetzt mal auf die Abendstunden ein. Ich weiß, dass wir da besondere Probleme haben. Vielleicht können Sie Missstände aus Ihren vielen Beispielen darlegen und welche Möglichkeiten Sie sehen, dass man vielleicht gerade im Bereich der Abendstunden etwas macht.

Abg. **Torsten Herbst** (FDP): In Kürze nur eine kleine Frage. Ich glaube, Herr Schwarz hat das angesprochen, das Thema Barrierefreiheit bei Flixbahn. Ich glaube, Flixbahn gibt selbst an, dass man bis 65, 75 cm Rollstuhlbreite Barrierefreiheit ermöglicht. Sie haben gesagt, das gibt es nicht. Gab es da Gespräche mit dem Unternehmen oder wie kommt man zu der Erkenntnis? Vielen Dank.

Abg. **Andreas Wagner** (DIE LINKE.): Ich habe noch zwei Fragen.

Die eine Frage bezieht sich auf die Stufenfreiheit von den Bahnhöfen. Die Frage geht an Frau Engel-Kuhn. Im Bericht ist die Rede davon, dass 77 Prozent der Bahnhöfe stufenfrei sind. Da würde mich

interessieren: heißt stufenfrei auch tatsächlich stufenfrei, – dass es keine Stufen gibt – oder gilt da noch die Vereinbarung, die es mal gegeben hat zwischen DB und dem Bundesverkehrsministerium, dass Bahnhöfe mit weniger als tausend Reisenden pauschal als stufenfrei bezeichnet werden können?

Die zweite Frage ist vorhin schon angesprochen worden, Barrierefreiheit im Web. Es ist ja geplant, eine App DB BARRIEREFREI zu veröffentlichen. Ich habe gelesen, da wird mit Hochdruck daran gearbeitet. Mich würde interessieren, wann mit einer Veröffentlichung der App zu rechnen ist.

Abg. **Matthias Gastel** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ich muss noch einmal kurz auf die erste Runde zurückkommen, weil die Beantwortung mit den Aufzügen an den Bahnhöfen nicht wirklich zufriedenstellend gewesen ist. Es ist ja nicht die Aufgabe der Länder oder der Kommunen, Bahnhöfe zu bauen und ich habe hier ganz speziell von Bahnhöfen mit hoch frequentierten Bahnsteigen gesprochen, und da ist es noch viel weniger eine Kommunale oder Landesaufgabe.

Die Frage, die ich in dieser Runde noch an die Deutsche Bahn stellen möchte, die wahrscheinlich überwiegend im Bereich Regionalverkehr auftritt, ist, dass oft nicht vorhergesagt werden kann, was für eine Zugart kommt. Es gibt Regionalzüge mit Stufen am Eingang und es gibt welche, die keine Stufe haben und wenn jetzt jemand im Rollstuhl reisen möchte, kann man über die App im Internet oder wie auch immer nicht erfahren, welcher Zug kommt, das ist immer ein Glücksspiel. Ich habe eine Bekannte, die im Elektrorollstuhl sitzt, die sich mehrfach von der Deutschen Bahn auf deren Kosten mit dem Taxi befördern ließ, weil der falsche Zug kommt. Die will das aber gar nicht, sie möchte gern Bahn fahren und da möchte ich schon gerne wissen, warum es so schwer ist zu sagen, welcher Zug als nächstes kommt, welches Modell das ist, warum das nicht erfasst und in der App ausgewiesen werden kann.

Die zweite Frage habe ich an Herrn Leidner. Ich möchte gern wissen, ob Sie Erfahrungen haben und schildern können, wie diese Erfahrungen aussehen, was das Reisen in Gruppen von Menschen mit Behinderung mit sich bringt. Was da gut funktioniert, was da nicht gut funktioniert, was verbesser-



sert werden müsste. Ich habe jetzt einen konkreten Fall vor Augen, eine Familie mit einem Kind im Rollstuhl, wo es nicht möglich war, im ICE für die Familie gemeinsam zu reservieren, so dass sie zusammensitzen kann. Das Kind saß dann an dem Platz, der für Rollstuhlfahrer vorgesehen ist und die Familie saß woanders, weil es nicht möglich ist, einen Sitzplatz für Menschen ohne Behinderung direkt neben dem Sitzplatz für Menschen im Rollstuhl zu buchen. Das passt nicht zusammen im Buchungssystem. Das könnte ein solches Beispiel sein, aber vielleicht können Sie auch das noch ein bisschen schildern, wie das insgesamt so ist, wenn man in der Gruppe zusammen mit Menschen mit Behinderung mit der Bahn reisen möchte.

Stellv. Vorsitzende: Vielen Dank, Herr Gastel. Ich komme jetzt gleich zu den Sachverständigen, ich würde jetzt gleich die Runde mit einläuten, bei der die Sachverständigen jeweils Themen aufrufen können, bei denen sie meinen, dass die noch zu kurz gekommen sind und wo die Abgeordneten interaktiv reagieren können. Ich würde als allererstes der Deutschen Bahn das Wort geben, Frau Engel-Kuhn.

Ellen Engel-Kuhn (Deutsche Bahn AG): Herr Behrens, Sie fragten noch einmal nach der Anzahl der Rollstuhlstellplätze. Nur im ICE 4 haben wir vier, in den Vorgenerationen in aller Regel zwei und beim ICE T haben wir nur einen. Das ist ja eigentlich auch der kürzeste, der die wenigsten Wagen hat. In der TSI PRM ist entsprechend der Länge der Züge auch die Anzahl der Rollstuhlstellplätze festgelegt. So wird es auch zukünftig umgesetzt werden. Bei den ältesten Zügen war die TSI PRM noch nicht in Kraft, und da wurden natürlich bei den älteren Zugmodellen da andere Rahmenbedingungen zugrunde gelegt als in den neuen Produkten, wo die Erfüllung der TSI PRM Voraussetzung für die Zulassung ist.

Ich wollte noch einmal kurz auf die ICE 1 eingehen, weil es da ja heißt, da ist es so großzügig. Die Rollstuhlstellplätze sind nur im ICE 1 in der 1. Klasse angesiedelt, also die Rollstuhlstellplätze sind eigentlich klassenlos und grundsätzlich ist auch nur ein Fahrschein der 2. Klasse erforderlich. Den „Am Platz Service“, den gibt es dort, das ist ganz klar, und in unserer Broschüre steht es, auch unter Bahn.de steht es. Das haben wir entsprechend kommuniziert und nach dem Redesign

ICE 1 wurden die Rollstuhlplätze dort angesiedelt, als man den Zug gedreht hatte und der ICE 1 hatte mehr 1. Klasse-Wagen. Um dort nicht zu viele Sitzplätze zu verlieren, hat man dort die Rollstuhlstellplätze angesiedelt.

Dann die Evakuierungskonzepte. Das ist aufgrund der aktuellen Thematik auch ein ganz wichtiges Thema, natürlich gibt es innerhalb der Bahn grundsätzlich Notfallkonzepte oder Evakuierungskonzepte und jetzt aus der Sicht eines Rollstuhlfahrers gesehen, so lange der ICE noch betriebsfähig ist, also noch fahren kann, dann fährt der Rollstuhlfahrer bis zum nächsten stufenlos erreichbaren Bahnhof. Wenn er alleine ist, in Begleitung eines DB Mitarbeiters und wenn er eine Begleitperson hat, ist die Begleitperson bei ihm. Der Rollstuhlfahrer muss nur dann evakuiert werden, wenn der Zug überhaupt nicht mehr fahrfähig ist oder ein sonstiger Notfall eintritt, dann wird der Rollstuhlfahrer in aller Regel vom THW, Feuerwehr, wer dann vor Ort ist, fachmännisch evakuiert. Sie haben es vielleicht auch im Fernsehen gesehen, in den Medien, die Brücken, die Stege, die dort zur Evakuierung von einem Zug in den anderen gelegt werden, sind relativ schmal, auch sehr leicht. Diese müssen im Zug mitgeführt werden, die müssen auch so sein, dass auch eine zierliche Zugbegleiterin mit ca. 50 kg. diese Leiter, diesen Steg, genauso aufbauen kann wie ein Mann, der sehr viel mehr Kraft hat. Einen E-Rollstuhlfahrer über diesen Steg zu evakuieren, ist nicht möglich. Aus diesem Grunde sieht das Konzept diese zwei geschilderten Szenarien vor.

Der Herr Wagner hat gefragt, wann die App eingeführt wird. Die App können Sie schon aktuell downloaden im App Store, Google Playstore und Android, Offiziell wird sie in der Pressekonferenz von Herrn Dr. Lutz vorgestellt werden, diese Woche am Donnerstag, und dann ist die App schon entsprechend verfügbar. Dort haben Sie die Möglichkeit, ihre Zuläufe zu verfolgen. Die Funktionsfähigkeit der Aufzüge ist dort nachvollziehbar, also dass man am Startbahnhof und am Zielbahnhof nachschauen kann, als Rollstuhlfahrer oder Mutter mit Kind, mit Kinderwagen oder Reisende mit viel Gepäck, ob der Aufzug an dem Tag funktionsfähig ist, an dem ich reise.

Herr Gastel, Sie hatten das Thema mit den Nahverkehrszügen angesprochen. Unter Bahn.de,



wenn Sie die Reiseverbindung eingeben, ist oftmals das Attribut „fahrzeuggebundene Einstiegs-hilfe“ erwähnt. Das ist immer der Soll-Fahrplan. Gerade im Nahverkehr ist es oftmals so, dass morgens der Zug, der eigentlich im Einsatz sein sollte, irgend einen Defekt hat und dann wird ein anderer auf die Reise geschickt und dann ist es die Rollstuhlfahrerin, die Sie eben benannt haben, die ein Problem hat. So trifft es den einen oder anderen Reisenden. Also, wir kommunizieren das, aber die Realität sieht dann manchmal etwas anders aus. Den Fall der Gruppenreise, den Sie angesprochen haben – da wäre ich Ihnen dankbar, wenn Sie mir das schicken würden, denn in aller Regel sollen schon im Umkreis die Sitzplätze reserviert werden. Den Sachverhalt würde ich gern mal nachvollziehen.

Stellv. Vorsitzende: Frau Engel-Kuhn, vorhin ist ja noch eine Frage aufgekommen, wegen den Aufzügen. Die ganze App macht nur dann Sinn, wenn die Aufzüge auch funktionieren. Die Frage vorhin war, wie ist das denn mit der Zuverlässigkeit, also wie wird die denn gemessen?

Ellen Engel-Kuhn (Deutsche Bahn AG): Da bin ich jetzt auch überfragt, das kläre ich aber gerne. Die Aufzüge haben einen Sensor. Die Aufzüge haben alle Sensoren bekommen in den letzten beiden Jahren, auch die Rolltreppen. Die melden sich selbst defekt. In dem Moment werden sie im System erfasst und ich nehme an, das ist dann auch die Grundlage, auf der letztendlich die Verfügbarkeit gemessen wird, denn im System ist die Verfügbarkeit an dem besagten Tag hinterlegt.

Stellv. Vorsitzende: Können Sie uns das bitte noch einmal zukommen lassen? So, sind noch Fragen in Bezug auf die Deutsche Bahn offen geblieben? Herr Wagner.

Abg. **Andreas Wagner** (DIE LINKE.): Ja, die Frage nach den Stufen, ab wann gilt ein Bahnhof als stufenfrei.

Sven Strohkark (Deutsche Bahn): Es ist so, dass die TSI PRM, die mit den Behindertenverbänden in Europa entstanden ist, die Vorgabe macht, dass jeder Bahnsteig mindestens über einen Zuweg verfügen muss, über eine Rampe oder einen Aufzug und das setzen wir um. Um es deutlich zu machen, man kann natürlich darüber hinausgehen, wenn es einen besonderen Bedarf gibt, aber

grundsätzlich zählen zu den stufenlosen Bahnsteigen eben alle Bahnsteige und nicht nur die, die mehr als tausend Reisende haben. Man kommt auf den Bahnsteig und weitere Voraussetzung ist dann natürlich, dass man auch in ein niveaugleiches Fahrzeug kommt.

Abg. **Andreas Wagner** (DIE LINKE.): Das heißt, dass ein Bahnhof stufenfrei ist, wenn auch tatsächlich keine Stufe da ist.

Sven Strohkark (Deutsche Bahn): Sie können hereinrollen.

Abg. **Veronika Bellmann** (CDU/CSU): Ich habe eine kleine Nebenfrage, die wird wahrscheinlich nicht nur für die Behinderten interessant sein. Sie haben vorhin von den Apps gesprochen, die Sie demnächst schalten wollen. Meine Frage ist, ob die auch offline funktionieren? Es nützt mir ja nichts, wenn ich im Zug sitze und die Live-Nachricht haben will, ob ich am nächsten Bahnhof barrierefrei umsteigen kann und ich keine Internetverbindung habe, die habe ich nämlich in vielen Zügen nicht, trotz WLAN. Da nützt mir die App nichts. Welche Garantien können Sie da geben?

Ellen Engel-Kuhn (Deutsche Bahn AG): Ich bin sehr oft unterwegs und ich arbeite im Zug immer, also das WLAN ist gut erreichbar. Der Nahverkehr soll sukzessive auch mit WLAN ausgestattet werden; die Welt wird immer digitaler und Sie werden diese digitalen Angebote auch nutzen können.

Stellv. Vorsitzende: Auch meine Erfahrung ist, dass nicht in allen Zügen WLAN verfügbar ist aber das ist ein anderes Thema. Sind alle Fragen von der Deutschen Bahn beantwortet worden? Dann kommen wir zu ihnen, Herr Schmitz,

Martin Schmitz (Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V.): Herr Behrens, Sie hatten nach der Reisekette gefragt. Das Thema Digitalisierung ermöglicht uns, wenn wir uns auf einen Datenpool einigen, den wir aufbauen, den unterschiedlich auszuwerten und verschiedene Algorithmen darüber zu legen. Wir fangen jetzt an, das wurde gerade auch von der DB gesagt, die Rolltreppen und die Aufzüge in Daten-Pools mit einfließen zu lassen. Das DELFIplus-Projekt, was von Bund und Ländern initiiert wurde, greift die Daten auf und über andere Algorithmen würde man auch andere Reiseempfehlungen geben können. Zum Beispiel



die Gehgeschwindigkeit einstellen zu können, wie lange brauche ich eigentlich beim Gleiswechsel, gehe ich langsam, schnell oder mittel, brauche ich Aufzüge, Rolltreppen oder so etwas. Das kann man im nächsten Schritt mit einbauen und in die Reiseplanung aufnehmen. Dafür müssen wir natürlich erst einmal all diese Daten aufbauen, damit nachher so ein Algorithmus Sinn macht, aber daran wird gedacht.

Abg. Manfred Behrens (CDU/CSU): Vielen Dank, Herr Schmitz, ich habe das mal so ausprobiert, anhand des Beispiels Stendal. Also wenn ich jetzt von Hannover nach Berlin, nach Magdeburg will und nehme die günstigste Reisekette, dann muss ich als Rollstuhlfahrer eigentlich eineinhalb Stunden länger fahren. Das war meine Frage: wenn wir eine Reisekette machen und er kann sich auf dieser Navi-App drei Stunden aussuchen oder viereinhalb Stunden. Er kann nur viereinhalb Stunden nehmen, für den normalen Passagier ist es eben in dreieinhalb Stunden möglich. Da müsste eigentlich meiner Meinung nach gesagt werden, hier müssen auch Möglichkeiten geschaffen werden, dass er ähnlich schnell wie jeder andere Passagier reisen kann.

Martin Schmitz (Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V.): Da kann ich nicht widersprechen. Dann fängt es natürlich an, mit dem Thema Infrastrukturausbau und dann kommen wir zu den Bereichen, die eben schon genannt wurden. Dazu kann ich mich jetzt nicht weiter äußern. Wir können digitale Lösungen anbieten und Hilfestellungen bieten für die Reisegestaltung, aber die Möglichkeit des Ein- und Aussteigens muss natürlich bautechnisch umgesetzt werden.

Die zweite Frage, die von Herrn Burkert an mich gestellt wurde, betraf das Thema, wie gehen wir mit Menschen um, die Aufnahmeschwierigkeiten haben, das System als komplex empfinden, wie können wir das einfacher gestalten? Das betrifft uns, glaube ich, alle; wir würden alle froh sein, wenn die Tarife im Nahverkehr einfacher wären und vielleicht auch ähnlicher und man in München, Hamburg, Osnabrück – eben überall –, ähnliche Situationen vorfinden würde. Das ist natürlich relativ schwierig, weil das ganze Thema kommunal organisiert wird und sich die Kommunen lokale Gedanken machen, wie sie ihre Tarife gestalten möchten. Wir finden es sehr spannend, al-

ternativ dazu distanzabhängige Tarife zu entwickeln, Kilometertarife im ÖV, so dass man dort eine Ausstiegssituation abchecken kann, check in-, check out- oder be in-, be out-Systeme entwickeln kann, das ist technologisch machbar, aber relativ aufwendig. Auch daran wird gearbeitet, so dass auch diese Zugänge wesentlich einfacher werden. Ich hoffe, ich konnte Ihre Frage beantworten.

Dann habe ich noch zwei Punkte, die ich anmerken möchte. Sie hatten darauf hingewiesen, dass ich Ergänzungen machen dürfte. Ich finde das Thema Planfeststellungsverfahren und Beschleunigung von Planfeststellungsverfahren wichtig. Wir reden hier über Infrastrukturausbau. Je schneller das im Planverfahren geht, desto einfacher geht es auch. Das halten wir für relativ wichtig. Im Moment steht der Branche relativ viel Geld zu Verfügung, um Maßnahmen umzusetzen. Jetzt hängen wir in den Planfeststellungsverfahren. Wir haben dort auch zu wenig Personal. Das heißt, wir müssen gucken, dass wir dort schnell durchkommen und deshalb meine Bitte, in der Richtung aktiv zu werden, damit wir dort schneller werden können.

Dann wurde das Thema Ausleuchtung angesprochen. WLAN in Zügen, in S-Bahnen, wo auch immer, das ist alles schön und gut. Ich brauche aber auch eine Verbindung vom Fahrzeug in die Infrastruktur, das heißt, ich brauche auch Sendemasten außerhalb. Hier finden gerade die 5G-Ausleuchtungsdiskussionen statt, die neue Verteilung von Netzfrequenzen. Dazu haben wir als VDV auch eine Stellungnahme abgegeben. Auch hier noch einmal der Hinweis, es wäre sehr wichtig, dass bei den neuen Netzverteilungen die Forderung kommt, dass die Netzstrecken der Eisenbahnstrecken, genau wie die Autobahnen ausgeleuchtet werden, damit einmal die Fahrgäste einen Internetzugang haben, aber eben auch die Eisenbahn ihre Betriebssicherheit darstellen kann und entsprechende Funk- und Datenübertragung sicherstellen kann.

Ein weiteres Thema war die virtuelle Haltestelle. Wir diskutieren über barrierefreies Reisen im ÖPNV, Bus, Straßenbahn, Metro bis zur Eisenbahn. Wenn neue Mobilitätsformen kommen, die sich gewisse Vorteile herauspicken, wie Sie gerade eben angedeutet haben, dann stellt sich die Frage, wie gehen wir mit Inklusion um, wie gehen



wir mit Barrierefreiheit um, werden wir mit unterschiedlichen Maßen in Zukunft messen? Wir müssen uns ganz klar die Frage stellen, wie soll die Mobilität aussehen in Zukunft, was werden wir fordern und wie können wir das umsetzen? Dankeschön.

Stellv. Vorsitzende: Vielen Dank, Herr Schwarz bitte.

Ulf-D. Schwarz (Bundesverband Selbsthilfe Körperbehinderter e.V.): Die erste Frage, die an mich gestellt war, war noch einmal die Frage zu Flixtrain.

Herr Herbst, wir haben zum einen natürlich die Information von unseren Mitgliedern erhalten, die gesagt haben, da ist ein neues Angebot, wir können es gar nicht nutzen, wir kommen gar nicht in diesen Zug hinein. Wir sind auf Flixbus zu gegangen und haben gefragt, wie sieht das aus und da war die Rückantwort, wir haben nun mal diese Wagen und wir haben eben keine anderen barrierefreien Wagen, so dass es eben nicht möglich ist, dass dort vor allem Rollstuhlnutzer hineinkommen. Mit der Antwort waren wir nicht zufrieden, wie Sie sich sicherlich vorstellen können und wir haben dann auch mit den Eisenbahnbundesamt gesprochen, auch im Hinblick darauf, dass es noch vier neue Linien von Flixtrain im neuen Jahr geben soll. Wie ich schon anfangs gesagt hatte, war die Rückmeldung, das Eisenbahnbundesamt ist sozusagen nur für die erstmalige Zulassung der Wagen zuständig, danach wird das Thema Barrierefreiheit nicht mehr geprüft. Jetzt wird es natürlich nach der TSI PRM geprüft, aber der Altbestand kann so lange fahren, bis er auseinander fällt. Auch im Rahmen der TÜV-Prüfung ist Barrierefreiheit kein Kriterium, das geprüft wird. Das finden wir natürlich schwierig, weil an dieser Stelle das alte Material plötzlich irgendwie recycelt wird und auf die Schiene kommt. Man muss es doch aber möglich machen können, dass zumindest ein Wagen barrierefrei ausgestaltet wird. Das Eisenbahnbundesamt sagt uns, es hat hier an dieser Stelle keine Handhabung.

Das muss man einmal ganz klar sagen, die Deutsche Bahn ist da ein guter Partner. Sie muss noch viel tun, das ist auch klar, aber sie ist ein guter Partner bei Barrierefreiheit. Bei Flixbus tun wir uns nicht nur da, sondern, wer uns kennt, auch bei dem Bereich der Fernlinienbusse schwer.

Deshalb von mir hier wirklich der Appell an die Politik, das Eisenbahnbundesamt zu stärken, zu sagen, hier müssen und können Vorgaben zur Barrierefreiheit gemacht werden.

Der zweite Punkt, Herr Burkert hat den angesprochen – der sitzt zwar nicht mehr im Raum aber ich möchte die Frage dennoch beantworten –, wie es in den Abendstunden in diesem Bereich zugeht. Es ist ja oft, gerade im ländlichen Raum, der letzte Zug und was ist, wenn dort Störungen, in der Regel Verspätungen, auftauchen? Wie sieht es dann aus mit den Angeboten der Mobilitätszentrale?

Da muss man wieder zwei Sachen sagen: das eine ist, wir erleben ein sehr hohes Engagement der Mitarbeiter, die dort warten, auch bei Verspätungen und sagen, dass ist mir wichtig, dass dieser Fahrgast in irgend einer Weise aus dem Zug geholt werden kann. Wir erleben aber auch Situationen, wo der Fahrgast an einen Bahnsteig kommt und da ist niemand mehr und er muss natürlich überlegen, gibt es Reisende, die ihn unterstützen. Leider gibt es auch Fälle, da fährt er zum nächstgrößeren Bahnhof, wo Angebote da sind, weil eben in den Abendstunden, – natürlich nicht nur in den Abendstunden, aber in den Abendstunden vermehrt – Bahnhöfe oder Haltestellen kaum oder gar nicht mehr besetzt sind. Es werden Ersatzmittel gemacht, sprich das Taxi zur Verfügung gestellt, wobei gerade im ländlichen Raum sich die Suche nach einem Taxi abends auch schwierig gestaltet. Sie werden oft Probleme haben, da weiter zu kommen.

Ich möchte noch einmal auf einen Punkt eingehen, auf die Aufzüge, die haben Sie ja auch noch einmal genannt, Herr Gastel. Es ist gut, dass es Aufzüge gibt, aber alles, was technisch ist, ist in irgendeiner Weise auch immer anfällig. Leider auch durch Vandalismus, aber auch durch technische Dinge anfällig. Hier wäre es einfach wünschenswert, natürlich auch Ersatzlösungen zu finden, denn wenn ein Aufzug ausfällt, ist oft der ganze Bahnhof für Reisende mit Mobilitätseinschränkung gar nicht mehr nutzbar. Das zweite ist natürlich die Frage, wenn ein Aufzug kaputt ist, wie schnell wird dieser repariert? Ich kann das aus meinem Bundesland sagen, aus Singen – das ist auch keine kleine Stadt –, wenn der Austausch und die Reparatur eines Aufzuges sich über ein



halbes Jahr hinzieht, dann führt das bei den Reisenden, das können Sie sich vorstellen, zu sehr viel Unmut und Unverständnis, warum diese Dinge nicht schneller angegangen werden können. Vielen Dank.

Stellv. Vorsitzende: Vielen Dank, Herr Schwarz. Herr Dr. Leidner, Sie wurden auch angesprochen.

Dr. Rüdiger Leidner (Tourismus für Alle Deutschland e.V.): Das war die Frage der Gruppenreisen, also was bei Tourismus für Alle Deutschland ab und zu aufschlägt, das sind mehr Fragen in die Richtung, es gibt zu wenige Rollstuhlstellplätze, wenn zwei oder drei Rollstuhlfahrer zu demselben Termin und das selbe Reiseziel möglichst gleichzeitig aufsuchen wollen. Das wäre die Frage der Kapazität an Rollstuhlstellplätzen. Die Frage, die Sie angesprochen hatten, eine Familie mit einem Kind im Rollstuhl, die dann zusammen sitzen möchte. Das ist mehr eine Frage des Reservierungssystems, darum wollte sich ja Frau Engel-Kuhn kümmern, danke.

Stellv. Vorsitzende: Gibt es sonst noch andere Themen, die wir jetzt noch nicht besprochen hatten und die sie gerne noch einmal ansprechen möchten? Nein. Dann noch ein Abschlusswort von Ihnen, Herr Wenndorf.

Peter Wenndorf: Ich bin der einzige praktizierende Sachverständig hier, der mit dem Rollstuhl hin und wieder unterwegs ist. Erst einmal möchte ich feststellen, dass meine Kritiken, die ich geäußert habe und die ich in regelmäßigen Fällen auch umfangreich dargestellt habe, nicht gegen Bahnpersonal geht, sie geht gegen das System. Im Gegenteil, uns ist so viel Hilfestellung und Hilfeleistung entgegengebracht worden bei den Reisen, die ich mit meiner Frau gemacht habe, das war schon erstaunlich. Ich finde es auch erstaunlich, wie andere Mitmenschen einem helfen wollen, aber es nützt nichts, wenn das System nicht mitmacht und hier sehe ich das große Problem. Ich sehe auch das Problem, wenn ich lese, es werden immer neue Aktionen bei der Bahn losgetreten. Es soll alles verbessert werden, es sollen elektronische Signaltechniken, höhere Taktfrequenzen ermöglicht werden. Ich kann nur sagen, höhere Taktfrequenzen, wenn wieder die Störfälle einsetzen, werden auch die Ausfälle größer. Das ist ein Problem der gesamten Technik. Wenn ich eine dichtere Zugfolge habe, fallen auch mehr Züge

aus. Die Haltezeiten sollen auch kürzer werden und das bei zunehmenden Fahrgastzahlen und bei zunehmender Anzahl von behinderten Rollstuhlfahrern wird das natürlich an den Bahnhöfen auch immer eine Schwierigkeit bleiben.

Auch wenn Sie neue Einstiegshilfen haben, werden diese nicht reichen, um das Ziel einzuhalten. Hinzu kommt, dass die Bahnhöfe gleich Engpässe haben. Das wissen wir schon zur Genüge, dass man in Hamburg und ähnlichen Bahnhöfen gar nicht mehr pünktlich rein kommt. Es liegt an der Infrastruktur, die Strecken sind nicht frei, sind also von natürlichen Hindernissen immer wieder gesäumt. Wir haben immer wieder die Probleme, dass die Züge ausfallen, weil Bäume auf die Gleise fallen, liegen gebliebene Züge können in der Regel nicht abgeschleppt werden, weil es keine Lokreserven mehr gibt, wie es sie früher gab. Da war es ohne weiteres möglich, einen Zug in die nächste Station zu schleppen und damit wären auch alle Bergungsprobleme, die wir zum Teil haben, mit irgendwelchen Rampen und über Böschungen tragen usw., auch erledigt. Das gibt es aber alles nicht mehr.

Ich möchte noch einmal zusammenfassen, das sind meine Erlebnisse, die ich hatte, und ich möchte einfach nur sagen, mir ist bewusst, wir können nicht alles für die Behinderten machen. Es ist nicht alles behindertengerecht, das geht auch nicht, die Welt ist auf Normalität eingestellt, aber wenn man mir etwas zusichert oder verspricht – und dazu gehört das barrierefreie Reisen – dann möchte ich es auch in Anspruch nehmen können. Das wäre wichtig, es ist viel wichtiger, die Dinge, die man hat, voranzutreiben und nicht immer wieder neue Ideen und neueste Züge und anderes Neues zu erfinden, sondern wir sollten doch erst einmal das in Anspruch nehmen, was wir haben und das verbessern. Ich habe in meinem letzten Erlebnisbericht geendet mit dem Wort, Zuverlässigkeit ist keine Sekundärtugend, sondern unabdingbare Voraussetzung für eine gedeihliche Zusammenarbeit oder auch für ein gedeihliches Zusammenleben. Damit möchte ich schließen. Vielen Dank.

Stellv. Vorsitzende: Vielen Dank, Herr Wenndorf, das ist jetzt ein gutes Schlusswort. Was uns alle eint hier, und da kann ich selbstverständlich die Deutsche Bahn mit hineinnehmen, ist, dass wir daran arbeiten und das Thema Barrierefreiheit für



uns ein sehr großes und wichtiges Thema ist.

Ich möchte Ihnen allen herzlich danken, dass Sie hier waren und selbstverständlich gilt Ihnen, den Sachverständigen besonderer Dank, die hier ange-reist sind und teilweise auch aus eigener Betrof-fenheit wichtige Beiträge zu dem Thema Barriere-freiheit geleistet haben. Das Thema, das hatte ich schon gesagt, wird uns als Verkehrspolitiker und als Ausschuss weiter begleiten. Damit schließe ich die Sitzung.

Schluss der Sitzung: 16:00 Uhr

Daniela Kluckert, MdB
Vorsitzende



Zusammenfassung der Stellungnahmen

Öffentliche Anhörung am Montag, 15. Oktober 2018, 14.00 Uhr, PLH 2.600
Gespräch zum Thema „**Barrierefreiheit im Schienenverkehr**“

Selbstbefassung 19(15)SB-029

A-Drs. 19(15)126-A
Deutsche Bahn AG

Seite 1

A-Drs. 19(15)126-B
Peter Wenndorf

Seite 11

A-Drs. 19(15)126-C
Tourismus für Alle Deutschland e.V.

Seite 23

A-Drs. 19(15)126-D
Bundesverband Selbsthilfe
Körperbehinderter e.V.(BSK)

Seite 26

A-Drs. 19(15)126-E
Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. (VDV),

Seite 29

Themendienst

Reisen für alle – Bahn fahren ohne Barrieren

Zusammenfassung dieses Themendienstes

Die Deutsche Bahn (DB) unterstützt Menschen mit Mobilitätseinschränkungen mit umfangreichen Dienstleistungen. Die Mitarbeiter der Mobilitätsservice-Zentrale (MSZ) helfen bei der Planung und Durchführung einer Reise. Zudem rüstet die DB ihre Bahnhöfe, Züge, Busse, Reisezentren, Fahrkartenautomaten und digitalen Plattformen kontinuierlich für einen barrierefreien Zugang weiter aus. Abgerundet wird das Angebot durch besondere Angebote bei Fahrpreisen, Gepäckservice und barrierefreie Reiseempfehlungen.

Serviceleistungen der DB für Menschen mit Mobilitätseinschränkung:

- 2017 hat das Servicepersonal in den Bahnhöfen rund 760.000 Hilfeleistungen für Menschen mit Behinderung angeboten.
- 16 mobile Teams sorgen an dezentralen 47 Bahnhöfen dafür, dass Fahrgäste sicher und bequem ein- und aussteigen können.
- Zugbegleiter im Nahverkehr unterstützten Reisende mit Behinderungen im Jahr 2017 80.000-mal beim Ein- und Aussteigen.
- Die Mobilitätsservice-Zentrale berät kostenlos bei der Planung einer barrierefreien Reise. Erreichbar ist sie telefonisch unter 0180 6 512 512* oder per E-Mail an msz@deutschebahn.com.
- Mehr als 900 mobile Hubgeräte, Rampen, Treppenlifte und Elektromobile erleichtern an DB-Bahnhöfen das Ein- und Aussteigen.

Bahnhöfe barrierefrei erreichen

- DB Station&Service betreibt rund 5.400 Bahnhöfe, von denen rund 77 Prozent stufenlos erreichbar sind.
- Pro Jahr werden durchschnittlich 100 Stationen verbessert.
- 4.800 der 9.300 Bahnsteige sind bereits mit einem taktilen Leitsystem aus Bodenindikatoren ausgestattet.
- 65 DB-Reisezentren sind mit barrierefreien Einrichtungen ausgestattet.

Einen Überblick zu barrierefreien Bahnhöfen findet sich unter bahnhof.de.

Angebote für gehörlose und schwerhörende Menschen

- Um gehörlosen Menschen das Reisen mit der Bahn zu erleichtern, wurden zusammen mit dem Deutschen Gehörlosenbund die Gebärdensprache-Videos für das Internet weiterentwickelt und textlich sowie technisch aktualisiert.
- Die wichtigsten Informationen finden sich unter www.bahn.de/gehoerlos oder www.bahn.de/hoerbehindert.

Katharina Junge
Sprecherin Personenbahnhöfe
Tel. +49 (0) 30 297-61141
presse@deutschebahn.com
www.deutschebahn.com/presse

Nicole Knapp
Sprecherin Fernverkehr
Tel. +49 (0) 30 297-60019
presse@deutschebahn.com
www.deutschebahn.com/presse



Themendienst

- Kommunizieren können gehörlose und schwerhörende Menschen mit der DB per Email (deaf-msz@deutschebahn.com) oder per SMS (Telefonnummer 0160 97 43 58 06**). SMS einfach mit dem Text #deafhelp plus Leerzeichen erstellen, damit sie weitergeleitet wird.
- Ab Mitte 2018 wird ein Live-Chat, verbunden mit einer „künstlichen Intelligenz“, in der Mobilitätsservice-Zentrale eingeführt. Informationen zum Chat finden sich unter bahn.de/msz-chat

Barrierefreie Gestaltung von Bahnen und Bussen

Der ICE der neuesten Generation, der ICE 4, ist seit Dezember 2017 im Einsatz und überzeugt mit seiner wegweisenden barrierefreien Ausstattung. Beispielhaft sind hier der fahrzeuggebundene Hublift sowie das taktile Orientierungssystem genannt. Aber auch ICE 2 und ICE 3 verfügen nach umfassender Modernisierung über wichtige barrierefreie Ausstattungen. Dies sind zum Beispiel Rollstuhlstellplätze, taktiles Wegeleitsystem, Deckenmonitore im Fahrgastraum für Fahrgastinformationen in Echtzeit sowie Gepäckregale mit Stauraum in Fußbodenhöhe. Auch in den Zügen des Regionalverkehrs und bei den Bussen der DB werden die Anforderungen der Barrierefreiheit berücksichtigt.

DB Gepäckservice

- Die Bahn bietet innerhalb Deutschlands einen Haus-zu-Haus-Service für Koffer und Sondergepäck wie Fahrräder, Sportgeräte und Krankenfahrstühle an - bei Vorlage des Schwerbehindertenausweises zu einem reduzierten Preis. Krankenfahrstühle, Gehhilfen und andere orthopädische Hilfsmittel mit vergleichbaren Abmessungen werden gegen Vorlage des Ausweises mit Merkzeichen "G" kostenfrei befördert.

Ermäßigungen und Sonderkonditionen

- Die BahnCard ist für Personen ab 60 Jahren und schwerbehinderte Menschen (ab GdB 70) ermäßigt erhältlich. Hierbei erhalten die preisbewussten Gelegenheitsfahrer die ermäßigte BahnCard 25 für 41 Euro statt 62 Euro (2. Klasse) bzw. für 81 Euro anstatt 125 Euro (1. Klasse). Für Vielfahrer lohnt sich die BahnCard 50 zum ermäßigten Preis von 127 Euro (2. Klasse) bzw. 252 Euro (1. Klasse).
- Schwerbehinderter Menschen können alle Nahverkehrszüge der DB bundesweit ohne zusätzliche Fahrkarte mit dem grün-orangen Schwerbehindertenausweis und dem Beiblatt mit gültiger Wertmarke nutzen.

Barrierefreie Reiseziele

- Auf der Internetseite bahn.de/reiseziele-barrierefrei stellen die Arbeitsgemeinschaft „Barrierefreie Reiseziele in Deutschland“ und das Projekt „Barrierefrei Austria“ zusammen mit der DB Mobilitätspakete vor,

Katharina Junge
Sprecherin Personenbahnhöfe
Tel. +49 (0) 30 297-61141
presse@deutschebahn.com
www.deutschebahn.com/presse

Nicole Knapp
Sprecherin Fernverkehr
Tel. +49 (0) 30 297-60019
presse@deutschebahn.com
www.deutschebahn.com/presse

Herausgeber: Deutsche Bahn AG
Potsdamer Platz 2, 10785 Berlin, Deutschland
Verantwortlich für den Inhalt:
Leiter Kommunikation und Marketing Oliver Schumacher



Themendienst

die neben der Unterbringung am Urlaubsort auch ein mögliches Ausflugs- und Kulturprogramm beinhalten.

Der Themendienst im Detail

Umfassende Serviceleistungen für Menschen mit Behinderung rund um die Bahnreise • 2017 rund 760.000 Hilfeleistungen vom Servicepersonal in den Bahnhöfen und 80.000-mal durch Zugbegleiter im Nahverkehr

(Berlin, März 2018) Die Deutsche Bahn (DB) bietet Menschen mit Behinderungen umfangreiche Dienstleistungen rund um ihre Reise an. Der DB-Konzern unternimmt seit Jahren große Anstrengungen, um Fahrgästen mit unterschiedlichen Behinderungen eine selbstbestimmte Mobilität zu ermöglichen. Damit bekennt sich der Konzern zu seiner gesellschaftlichen Verantwortung gegenüber den mehr als zehn Millionen Bürgern mit Behinderungen, die für die DB eine wichtige Kundengruppe sind.

Für Fahrgäste mit körperlichen, kognitiven oder Sinnesbehinderungen hat die Bahn die Mobilitätsservice-Zentrale (MSZ) eingerichtet. Hier unterstützen DB-Mitarbeiter Reisende bei der gesamten Planung ihrer Bahnreise. Die besten Verbindungen werden herausgesucht, die notwendigen Hilfen beim Ein- und Aussteigen organisiert sowie Fahrkarten und Reservierungen auf Wunsch mit der Post bzw. online zugeschickt oder am DB Automaten hinterlegt. Allein im Jahr 2017 wurden vom Servicepersonal in den Bahnhöfen rund 760.000 Hilfeleistungen durchgeführt.

Um diese Hilfestellungen optimal gewährleisten zu können, ist eine Voranmeldung der Fahrt bei der MSZ bis 20 Uhr des Vortags sinnvoll. Dies kann telefonisch, über das Internet, per Fax oder E-Mail erfolgen. So können Fahrgäste mit Behinderung ihre Reise bequem von zu Hause aus planen. Telefon: 0180 6 512 512* (täglich von 06.00 bis 22.00 Uhr), Fax: 0180 5 159 357**, per E-Mail an msz@deutschebahn.com oder im Internet unter bahn.de/barrierefrei. Darüber hinaus liefert die Broschüre „Reisen für alle – Bahn fahren ohne Barrieren“ wertvolle Tipps rund um das Reisen mit der Bahn. Die Broschüre ist online auf bahn.de und im DB Reisezentrum erhältlich.

Der Service richtet sich an Reisende mit Behinderungen, aber auch an Familien mit kleinen Kindern oder ältere Menschen. Damit sind Reisen nicht nur in ICE- und IC-Zügen, sondern auch in Regionalzügen (IRE, RE, RB) und S-Bahnen besser zu planen und durchzuführen. Die wichtigsten Stationen sind mit insgesamt mehr als 900 mobilen Hubgeräten, Rampen, Treppenliften oder Elektromobilen ausgerüstet. Von 16 festen Standorten aus, den so genannten Basisstationen, sorgen zusätzliche mobile Teams an weiteren 47 kleineren und mittleren Bahnhöfen dafür, dass Fahrgäste mit Behinderungen sicher und bequem ein- und aussteigen können. Spezielle Schulungen bereiten die Servicemitarbeiter der DB auf den Umgang mit dieser Zielgruppe vor.

Katharina Junge
Sprecherin Personenbahnhöfe
Tel. +49 (0) 30 297-61141
presse@deutschebahn.com
www.deutschebahn.com/presse

Nicole Knapp
Sprecherin Fernverkehr
Tel. +49 (0) 30 297-60019
presse@deutschebahn.com
www.deutschebahn.com/presse

Herausgeber: Deutsche Bahn AG
Potsdamer Platz 2, 10785 Berlin, Deutschland
Verantwortlich für den Inhalt:
Leiter Kommunikation und Marketing Oliver Schumacher



Themendienst

Außerdem beteiligen sich Kooperationspartner der DB wie die Bahnhofsmission und örtliche Taxibetriebe an diesem Service.

Die kostenlose Hilfestellung beim Ein-, Aus- und Umsteigen in Bahnhöfen mit Servicepersonal wird für die Zielgruppe bereits seit vielen Jahren angeboten. Dank der ständig steigenden Anzahl an modernen Fahrzeugen - ausgestattet mit Überfahrrampen, Ausfahrtritten oder Hubliften - bietet DB Regio aktuell an 1.720 Stationen ohne Servicepersonal entsprechende Ein- und Ausstiegshilfen durch das Zugpersonal an. So wurden 2017 über 80.000 vorgemeldete Hilfeleistungen im Nahverkehr verzeichnet.

Verbesserung der Barrierefreiheit in Bahnhöfen

Die Barrierefreiheit der rund 5.400 Personenbahnhöfe umfasst eine Vielzahl von Aspekten: Dazu gehört zum einen, ohne Treppensteigen stufenfrei zum Bahnsteig zu gelangen. Ein weiteres Kriterium ist es, Reiseketten mit einem niveaugleichen Ein- und Ausstieg zu schaffen. Das heißt: Reisende können vom Bahnsteig aus ohne Stufe oder größere Spalte in den Zug ein- und am Reiseziel ebenso wieder aussteigen. Um dieses Ziel zu erreichen, müssen die historisch unterschiedlichen Bahnsteighöhen langfristig bundesweit vereinheitlicht werden. Dies geschieht immer dann, wenn Bahnsteige neu gebaut oder Verkehrsstationen grundlegend saniert werden.

Derzeit sind an rund 77 Prozent der Bahnhöfe die Bahnsteige ohne Stufen vom öffentlichen Raum über Gehwege, höhengleiche Gleisübergänge, lange Rampen oder Aufzüge erreichbar. Ein weiteres bedeutendes Kriterium der Barrierefreiheit ist die Höhe der Bahnsteige. Mehr als die Hälfte der bestehenden Bahnsteige hat inzwischen eine Bahnsteighöhe, die beim Einsatz passender Fahrzeuge einen niveaugleichen Einstieg ermöglicht. Die Erhöhung niedriger Bestandsbahnsteige (38 cm und weniger) wird aufgrund ihrer großen Anzahl eine Aufgabe für die nächsten Jahrzehnte bleiben.

Für blinde und sehbehinderte Menschen sind bereits über 4.800 der 9.300 Bahnsteige mit einem taktilen, das heißt ertastbaren Leitsystem aus Bodenindikatoren ausgestattet. Zudem gibt es in einigen Bahnhöfen an den Treppen zu den Bahnsteigen Handlaufbeschriftungen mit Prismen- oder Brailleschrift sowie Tafeln mit ertastbaren Lageplänen. Darüber hinaus verfügen alle neu eingebauten Aufzüge über taktile Bedienelemente sowie über ein Sprachmodul.

Die DB Informationen der neuen Generation – die erste davon steht in Nürnberg Hauptbahnhof - sind mit Induktionsschleifen zur Sprachverstärkung für Menschen mit Hörbehinderungen und mit einem herausfahrbaren Bedientisch für Reisende im Rollstuhl ausgestattet.

Weiterentwicklung der Reisezentren

Herausgeber: Deutsche Bahn AG
Potsdamer Platz 2, 10785 Berlin, Deutschland
Verantwortlich für den Inhalt:
Leiter Kommunikation und Marketing Oliver Schumacher

Katharina Junge
Sprecherin Personenbahnhöfe
Tel. +49 (0) 30 297-61141
presse@deutschebahn.com
www.deutschebahn.com/presse

Nicole Knapp
Sprecherin Fernverkehr
Tel. +49 (0) 30 297-60019
presse@deutschebahn.com
www.deutschebahn.com/presse



Themendienst

Auch bei der Ausstattung der bundesweit über 400 DB Reisezentren, die den Kunden für eine persönliche Beratung und Buchung von Fahrkarten zur Verfügung stehen, wird die Barrierefreiheit stetig vorangetrieben und auf die Bedürfnisse von Reisenden mit Behinderungen ausgerichtet. Wichtige Komponenten eines barrierefreien Reisezentrums sind Türfolierungen, taktile Wegführung, ein barrierefreies Aufrufsystem, Sitzmodule und ein höhenverstellbarer Schalter für Rollstuhlfahrer oder kleinwüchsige Menschen inklusive einer induktiven Hörschleife. Je nach technischen und konstruktiven Möglichkeiten werden die Einzelmodule der Barrierefreiheit umgesetzt. Mittlerweile sind rund 65 Reisezentren barrierefrei ausgestattet. Jedes Jahr werden weitere Reisezentren modernisiert, darunter auch kleinere und mittlere. Die Umrüstung aller Reisezentren wird jedoch noch einige Jahre in Anspruch nehmen.

Fahrkartenautomaten

Auch die DB Automaten werden im Hinblick auf ihre Barrierefreiheit und Nutzerfreundlichkeit ständig weiterentwickelt. Die Verbesserungen spiegeln sich sowohl in einer einfacheren Bedienbarkeit als auch in der Gestaltung (zum Beispiel keine scharfen Ecken und Kanten) und der Anordnung der Bedienelemente wider. So sind beispielsweise PIN-Pad und Kartenleser für sitzende oder kleine Personen niedriger angeordnet. Die interaktive Benutzeroberfläche ist an wissenschaftlichen Erkenntnissen ausgerichtet und berücksichtigt in hohem Maße die Bedürfnisse von Reisenden mit Behinderung. Die Verwendung größerer Schaltflächen und Schriftgrößen sowie eine kontrastreiche Menüsteuerung sorgen für eine benutzerfreundliche Bedienung.

Zielgruppenspezifische Auskunftsmöglichkeiten im Internet

Das Reise- und Mobilitätsportal bahn.de bietet Informationen und Serviceleistungen rund ums Reisen. Von zu Hause können ganz bequem Reiseverbindungen abgerufen, Bahnfahrkarten gebucht und der komplette Urlaub geplant werden. Damit Menschen mit Behinderungen bei der Reiseplanung einen Überblick über die speziellen Services während der gesamten Reise mit der Deutschen Bahn bekommen, sind auf bahn.de/barrierefrei alle Informationen gebündelt aufbereitet. Auch wurden die wichtigsten Informationen zielgruppenspezifisch zusammengefasst: für sehbehinderte und blinde Menschen unter bahn.de/blind-sehbehindert, für schwerhörige und gehörlose Menschen unter bahn.de/hoerbehindert, für gehbehinderte Menschen unter bahn.de/gehbehindert und in leichter Sprache unter bahn.de/leichte-sprache.

Angebote für gehörlose und schwerhörende Menschen

Um gehörlosen Menschen das Reisen mit der Bahn zu erleichtern, wurden zusammen mit dem Deutschen Gehörlosenbund die Gebärdensprache-Videos für das Internet weiterentwickelt und textlich sowie technisch aktualisiert. Ein

Katharina Junge
Sprecherin Personenbahnhöfe
Tel. +49 (0) 30 297-61141
presse@deutschebahn.com
www.deutschebahn.com/presse

Nicole Knapp
Sprecherin Fernverkehr
Tel. +49 (0) 30 297-60019
presse@deutschebahn.com
www.deutschebahn.com/presse

Herausgeber: Deutsche Bahn AG
Potsdamer Platz 2, 10785 Berlin, Deutschland
Verantwortlich für den Inhalt:
Leiter Kommunikation und Marketing Oliver Schumacher



Themendienst

Avatar führt durch die Services der DB und stellt neben Fragen zur Bahn-Card und zu den Fahrgastrechten auch die Services rund um die Reiseplanung und -Information sowie die Möglichkeiten des Fahrkartenkaufs ausführlich vor. Die Videos sind über den Link bahn.de/gehoerlos und bei YouTube über <https://youtu.be/TB4SMslzl8o> abrufbar.

Hörbehinderte und gehörlose Kunden können die wichtigsten Informationen rund um eine Bahnreise unter bahn.de/gehoerlos oder bahn.de/hoerbehindert nachlesen. Auch können sie mit der MSZ per E-Mail unter deaf-msz@deutschebahn.com kommunizieren.

Möchten gehörlose und schwerhörige Kunden ausgewählte Informationen an die DB übermitteln, so können sie eine SMS an die Mobilitätsservice-Zentrale senden. Auf diesem Weg kann beispielsweise über defekte Automaten oder über beschädigte Einrichtungen im Bahnhof oder auch im Zug informiert werden. Der Zugang erfolgt über die Telefonnummer 0160 97 43 58 06**. Eine SMS ist immer mit dem Text #deafhelp plus Leerzeichen zu erstellen, damit sie weitergeleitet wird. Danach kann das jeweilige Anliegen beschrieben werden.

Neu eingeführt in der Mobilitätsservice-Zentrale wird Mitte 2018 ein Live-Chat, verbunden mit einer „künstlichen Intelligenz“, der gerade gehörlosen Menschen die Kommunikation erleichtert, jedoch auch für andere Reisende einen Mehrwert bietet. Für die Dauer von zunächst sechs Monaten wird die Nutzerfreundlichkeit getestet.

Weitere Informationen zum Chat unter bahn.de/msz-chat

Auskunft über die App DB Navigator

Vor und während der Reise sind Kunden mit der App DB Navigator stets informiert, erhalten Echtzeitinformationen und können über die App Handy-Tickets bis kurz vor der Abfahrt mobil buchen. Wenn es bei der geplanten Zugverbindung zu Verspätungen von mehr als 10 Minuten, Störungen oder Zugausfällen kommt, informiert der Verspätungs-Alarm per E-Mail oder via Push-Nachricht über die App DB Navigator. Dieser Service bietet gerade auch für gehörlose und hörbehinderte Menschen einen Mehrwert während der Reise.

App „DB Barrierefrei“

Mit Hochdruck arbeitet die DB aktuell an der neuen App „DB Barrierefrei“. Sie wird in erster Linie Menschen mit Mobilitäts- und Sinneseinschränkungen jedoch auch vielen anderen Reisenden eine digitale Unterstützung bei der Durchführung ihrer Bahnreise bieten. Der Zugang der App selbst wird barrierefrei sein, das bedeutet, dass sie von Menschen mit unterschiedlichen Behinderungen uneingeschränkt genutzt werden kann. Die Sprache in der App ist bewusst einfach gehalten und leicht verständlich. Zudem wird großer Wert auf kontrastreiche Displaygestaltung und selbsterklärende Bedienbarkeit gelegt.

Katharina Junge
Sprecherin Personenbahnhöfe
Tel. +49 (0) 30 297-61141
presse@deutschebahn.com
www.deutschebahn.com/presse

Nicole Knapp
Sprecherin Fernverkehr
Tel. +49 (0) 30 297-60019
presse@deutschebahn.com
www.deutschebahn.com/presse

Herausgeber: Deutsche Bahn AG
Potsdamer Platz 2, 10785 Berlin, Deutschland
Verantwortlich für den Inhalt:
Leiter Kommunikation und Marketing Oliver Schumacher



Themendienst

Die App wird aktuelle Informationen über das Zugangebot in allen deutschen Bahnhöfen liefern. Auch kann der Verlauf von Zügen nachverfolgt werden und der Nutzer erhält wichtige Anzeigen und Durchsagen zur Reise als Textnachricht. Mit der Voice-Over-Funktion des Smartphones werden diese in Sprachnachrichten umgewandelt und sind so auch für sehbehinderte Menschen nutzbar. Aktuelle Informationen zur Funktionsfähigkeit von Aufzügen und Rolltreppen sind eine weitere Besonderheit der App. Davon profitieren insbesondere gehbehinderte Reisende und Rollstuhlfahrer, jedoch auch Eltern mit Kinderwagen oder Reisende mit viel Gepäck.

Die App „DB Barrierefrei“ wird einen wertvollen Beitrag zur Umsetzung eines ganzheitlichen, barrierefreien und inklusiven Konzeptes entlang der gesamten Reisekette leisten.

Barrierefreie Gestaltung von Bahnen und Bussen

Bei der Neubeschaffung und Modernisierung von Bahnen und Bussen werden, wo sinnvoll, Weiterentwicklungen im Sinne der Barrierefreiheit umgesetzt. Jüngstes Beispiel ist der ICE der vierten Generation, der ICE 4, der seit Dezember 2017 auf zwei ICE-Linien im Regeleinsatz gestartet und wegweisend für eine barrierefreie Gestaltung ist. Der ICE 4 verfügt über vier Rollstuhlstellplätze mit Hubtisch und Servicruf, ein taktils Leitsystem (u.a. taktile Fußbodenleisten und WC-Piktogramme), Haltestangen in längeren Gangbereichen sowie über eine verbesserte Trittstufen- und Innentürenkennzeichnung. Auch sind alle Sitze mit Haltegriffen und taktilen Sitzplatznummern an den Mittelgangplätzen ausgestattet. Zusätzlich bietet der ICE Gepäckregale mit Stauraum auf Fußbodenniveau sowie moderne Fahrgastmonitore mit Informationen zum Reiseverlauf in Echtzeit. Dabei wurden die Monitore so platziert, dass die Informationen von fast allen Sitzplätzen aus direkt lesbar sind. In den nächsten Jahren werden weitere ICE-4-Züge ausgeliefert, so dass sich dessen Einsatzfeld nach und nach erweitert.

Eine Modernisierung insbesondere auch mit Verbesserungen für Reisende mit Mobilitätseinschränkungen erfahren bis Ende 2020 die 66 ICE-Züge der dritten Generation (ICE 3). Zuvor wurden 44 ICE-Züge der zweiten Generation (ICE 2) sowie rund 770 IC-Reisezugwagen modernisiert und beispielsweise mit einem zweiten Rollstuhlstellplatz und einem taktilen Orientierungssystem ausgestattet.

Darüber hinaus werden alle neu zu beschaffenden Fahrzeuge im Fernverkehr mit einer fahrzeuggebundenen Einstiegshilfe ausgestattet. Auch die 17 ICE der dritten Generation (ICE 3, Baureihe 407), die beispielsweise auch auf der internationalen Verbindung nach Paris im Einsatz sind, verfügen über einen Hublift für Rollstuhlfahrer.

Die Anforderungen nach Barrierefreiheit fließen ebenfalls in die Konzeptionen von Zügen im Regionalverkehr ein. Ca. 70 Prozent der Fahrzeugflotte sind bereits heute barrierefrei mit fahrzeuggebundener Ein- und Ausstiegshilfe,

Katharina Junge
Sprecherin Personenbahnhöfe
Tel. +49 (0) 30 297-61141
presse@deutschebahn.com
www.deutschebahn.com/presse

Nicole Knapp
Sprecherin Fernverkehr
Tel. +49 (0) 30 297-60019
presse@deutschebahn.com
www.deutschebahn.com/presse

Herausgeber: Deutsche Bahn AG
Potsdamer Platz 2, 10785 Berlin, Deutschland
Verantwortlich für den Inhalt:
Leiter Kommunikation und Marketing Oliver Schumacher



Themendienst

rollstuhlgerechten Toiletten und digitalen Informationssystemen ausgestattet. Damit der Übergang vom Bahnsteig in den Zug möglichst stufenlos erfolgt, wächst der Anteil der Niederflurfahrzeuge mit besonders tief liegenden Böden.

Als größtes Busunternehmen Deutschlands betreibt die DB rund 4.600 eigene Busse, wobei rund 67 Prozent niederflurig unterwegs sind. Nahezu alle Linienbusse sind inzwischen mit elektronischer Haltestellenansage und -anzeige ausgerüstet. Die Fahrer werden regelmäßig geschult, um die Bedürfnisse von Reisenden mit Behinderung besser erkennen und darauf eingehen zu können. Dafür wurde ein eigenes Schulungsmodul entwickelt. Dank der Technik und Fahrerschulungen konnte die Mobilitätskette für Reisende mit Behinderung auch hier weiter ausgebaut und verbessert werden.

Unterwegs mit dem IC Bus

Ergänzend zu den bestehenden Schienenverkehrsverbindungen bietet DB Fernverkehr einen schnellen und umsteigefreien IC-Bus-Verkehr auf verschiedenen nationalen und internationalen Verbindungen an. Die Busmitarbeiter geben Hilfestellungen beim Ein- und Ausstieg. Rollstühle und andere orthopädische Hilfsmittel werden im Kofferraum transportiert, sofern sie klappbar sind, unter 31,5 kg wiegen und die Größe von 120X109X35 cm nicht überschreiten. Für sehbehinderte Reisende sind die Inneneinrichtung, Trittstufen und Leisten im Mittelgang kontrastreich gehalten und zusätzlich mit Piktogrammen und taktilen Sitzplatznummern ausgestattet. Auf folgenden IC-Bus-Strecken sind Rampen für Rollstühle verfügbar: Berlin-Rostock/Hamburg-Kopenhagen (Rollstuhlbeförderung innerhalb Deutschlands), Mannheim-Heidelberg-Nürnberg-Prag, München-Zürich und München-Prag.

Gepäck vorschicken, entspannt anreisen – mit DB Gepäckservice

Reisende, die unbeschwert unterwegs sein wollen, lassen ihr Reisegepäck einfach vom DB Gepäckservice transportieren. Die Bahn bietet innerhalb Deutschlands einen Haus-zu-Haus-Service für Koffer und Sondergepäck wie Fahrräder Sportgeräte und Krankenfahrstühle. Die Abholung und Zustellung des Gepäcks in einem dreistündigen Wunschzeitfenster kann für 4 Euro hinzugebucht werden (ausgenommen Hotels, Kurkliniken, Nordseeinseln und Hiddensee). Der Versand eines Koffers innerhalb Deutschlands, auch auf die deutschen Nordseeinseln und Hiddensee, kostet 17,50 Euro.

Bei Vorlage des Schwerbehindertenausweises reduziert sich der Preis für den Kofferversand innerhalb Deutschlands auf 15,50 Euro. Krankenfahrstühle, Gehhilfen und andere orthopädische Hilfsmittel mit vergleichbaren Abmessungen werden gegen Vorlage des Ausweises mit Merkzeichen "G" kostenfrei befördert. Sondergepäck kostet innerhalb Deutschlands 27,50 Euro. Nach Österreich und Italien** bietet die Bahn ebenfalls einen Haus-zu-Haus-Service an, in der Schweiz** wird das Gepäck am Zielbahnhof zur Abholung bereitgestellt (**keine Fahrräder nach Italien und in die Schweiz). Informationen

Katharina Junge
Sprecherin Personenbahnhöfe
Tel. +49 (0) 30 297-61141
presse@deutschebahn.com
www.deutschebahn.com/presse

Nicole Knapp
Sprecherin Fernverkehr
Tel. +49 (0) 30 297-60019
presse@deutschebahn.com
www.deutschebahn.com/presse

Herausgeber: Deutsche Bahn AG
Potsdamer Platz 2, 10785 Berlin, Deutschland
Verantwortlich für den Inhalt:
Leiter Kommunikation und Marketing Oliver Schumacher



Themendienst

zum DB Gepäckservice erhalten Reisende in allen DB Reisezentren und DB Agenturen, außerdem telefonisch unter 01806/99 66 33* und im Internet auf bahn.de/gepaeckservice.

BahnCard 25 und BahnCard 50 mit Ermäßigung

Die BahnCard ist für Personen ab 60 Jahren und schwerbehinderte Menschen (ab GdB 70) ermäßigt erhältlich. Hierbei erhalten die preisbewussten Gelegenheitsfahrer die ermäßigte BahnCard 25 für 41 Euro statt 62 Euro (2. Klasse) bzw. für 81 Euro anstatt 125 Euro (1. Klasse). Für Vielfahrer lohnt sich die BahnCard 50 zum ermäßigten Preis von 127 Euro (2. Klasse) bzw. 252 Euro (1. Klasse).

Alle BahnCard-Inhaber reisen in den Fernverkehrszügen innerhalb Deutschlands automatisch mit 100 Prozent Ökostrom. Die Mehrkosten für den Strom aus erneuerbaren Energiequellen übernimmt die Deutsche Bahn. Damit leistet die DB mit ihren Kunden einen aktiven Beitrag zum Klimaschutz.

Unentgeltliche Beförderung im Öffentlichen Personennahverkehr

Mit der Aufhebung des Streckenverzeichnisses im September 2011 wurde die unentgeltliche Beförderung schwerbehinderter Menschen wesentlich erweitert. Seither können alle Nahverkehrszüge der DB bundesweit ohne zusätzliche Fahrkarte mit dem grün-orangen Schwerbehindertenausweis und dem Beiblatt mit gültiger Wertmarke genutzt werden.

Die Regelungen für Begleitpersonen, für die Mitnahme eines Assistenzhundes und für kostenfreie Platzreservierungen sind unverändert, ebenso das unentgeltliche Reisen innerhalb von Verkehrsverbünden.

Barrierefreie Reiseziele mit der DB komfortabel planen und buchen

Reisende mit körperlichen oder Sinnesbehinderungen, aber auch Familien mit kleinen Kindern und ältere Menschen können ihren Urlaub in Deutschland und Österreich komfortabel planen und buchen. Auf der Internetseite bahn.de/reiseziele-barrierefrei stellen die Arbeitsgemeinschaft „Barrierefreie Reiseziele in Deutschland“ und das Projekt „Barrierefrei Austria“ zusammen mit der DB Mobilitätspakete vor, die neben der Unterbringung am Urlaubsort auch ein mögliches Ausflugs- und Kulturprogramm beinhalten. Auch die An- und Abreise mit einer möglichen Ein-, Um- und Ausstiegshilfe sowie die Anschlussmobilität am Urlaubsort können vorab gebucht werden.

Mit diesem Serviceangebot sind Reiseerlebnisse für den Tagestrip, den Kurz- und den Jahresurlaub buchbar. Egal ob Natur, Kultur, aktive Erholung oder Entspannung gewünscht wird, im Internet werden umfassende Informationen gegeben und alle Serviceleistungen und Ansprechpartner genannt. Alle Angebote für die Reise können auch telefonisch über die MSZ gebucht werden.

Barrierefreie Museen in Deutschland, Österreich und Schweiz

Herausgeber: Deutsche Bahn AG
Potsdamer Platz 2, 10785 Berlin, Deutschland
Verantwortlich für den Inhalt:
Leiter Kommunikation und Marketing Oliver Schumacher

Katharina Junge
Sprecherin Personenbahnhöfe
Tel. +49 (0) 30 297-61141
presse@deutschebahn.com
www.deutschebahn.com/presse

Nicole Knapp
Sprecherin Fernverkehr
Tel. +49 (0) 30 297-60019
presse@deutschebahn.com
www.deutschebahn.com/presse



Themendienst

In Kooperation mit der Deutschen Bahn hat museum.de eine Erhebung über barrierefreie Angebote in Museen durchgeführt. Das umfangreiche Nachschalgewerk bietet eine stets aktuelle Übersicht entsprechend eingerichteter Kultureinrichtungen wie zum Beispiel barrierefreie Audio-Guides, Führungen in Gebärdensprache oder taktil und akustisch zugängliche Ausstellungsobjekte. Über die Internetseite bahn.de/reiseziele-barrierefrei gelangt man zur Museumsübersicht.

Fahrtziel Natur: umweltfreundlich und bequem reisen mit Bus und Bahn

Viele malerische Naturlandschaften liegen direkt vor der Tür und sind umweltfreundlich und bequem mit der Bahn erreichbar. Fahrtziel Natur ist eine Kooperation der großen Umweltverbände BUND, NABU, VCD und der Deutschen Bahn, die sich seit 2001 für nachhaltigen Tourismus und den Ausbau von Mobilität vor Ort einsetzt. Vom Wattenmeer bis zum Alpenraum - Fahrtziel Natur lädt dazu ein, 23 faszinierende Naturlandschaften in Deutschland, der Schweiz und Österreich zu besuchen. Alle Fahrtziel Natur-Gebiete engagieren sich für den Ausbau barrierefreier Angebote. Weitere Informationen gibt es unter fahrtziel-natur.de.

Die DB im regelmäßigen Dialog mit Behindertenvertretern

Erkenntnisse über die spezifischen Bedürfnisse von Menschen mit Behinderungen gewinnt die DB im regelmäßigen Austausch mit Betroffenen der jeweiligen Zielgruppe. Eigens dafür wurde eine Arbeitsgruppe mit vom Deutschen Behindertenrat benannten Vertretern ins Leben gerufen. Im partnerschaftlichen und konstruktiven Dialog werden wichtige Detailfragen der anstehenden Umsetzungsmaßnahmen in den Bereichen Infrastruktur, Fahrzeuge, Information und Service vorgestellt und erörtert. Damit bringen Menschen mit körperlichen, Seh- und Hörbehinderungen ihre Kompetenz ein, und die zu ergreifenden Maßnahmen können an deren spezifischen Bedürfnissen ausgerichtet werden. 2018 kann die Arbeitsgruppe zum Programm der Deutschen Bahn AG bereits auf 15 Jahre erfolgreiche Zusammenarbeit und entscheidende gemeinsame Meilensteine zurückblicken. Darüber hinaus orientiert sich die DB selbstverständlich an den geltenden gesetzlichen Rahmenbedingungen, wie zum Beispiel dem Behindertengleichstellungsgesetz des Bundes (BGG), dem Allgemeinen Gleichbehandlungsgesetz (AGG), der UN-Behindertenrechtskonvention, der Technischen Spezifikation für Interoperabilität für mobilitätseingeschränkte Reisende (TSI PRM) und der EU-Fahrgastrechteverordnung.

* 20 ct/Anruf aus dem Festnetz, Tarif bei Mobilfunk max. 60 ct/Anruf

** 14 ct/Min. aus dem Festnetz, Tarife bei Mobilfunk ggf. abweichend, max. 42 ct/Min

Katharina Junge
Sprecherin Personenbahnhöfe
Tel. +49 (0) 30 297-61141
presse@deutschebahn.com
www.deutschebahn.com/presse

Nicole Knapp
Sprecherin Fernverkehr
Tel. +49 (0) 30 297-60019
presse@deutschebahn.com
www.deutschebahn.com/presse

Herausgeber: Deutsche Bahn AG
Potsdamer Platz 2, 10785 Berlin, Deutschland
Verantwortlich für den Inhalt:
Leiter Kommunikation und Marketing Oliver Schumacher

PETER WENNDORF

Deutscher Bundestag

Ausschuss für Verkehr
und digitale Infrastruktur

Ausschussdrucksache

19(15)126-B

Stellungnahme zur 22. Sitzung
Öffentl. Anhörung am 15.10.2018

Henri-Dunant-Str. 15

31141 Hildesheim

☎ 05121/88 40 71

Peter Wenndorf ♦ Henri-Dunant-Str. 15 ♦ 31141 Hildesheim

Vorsitzenden des Ausschusses für
Verkehr und digitale Infrastruktur
Herrn Cem Özdemir MdB
Platz der Republik 1

11011 Berlin

Hildesheim, 26.09.2018

Einladung zu einer öffentlichen Anhörung am 15. Oktober 2018;

--

Sehr geehrter Herr Vorsitzender,

zuerst darf ich mich für die Einladung zu obiger Anhörung bedanken. Ich beabsichtige ihr zu folgen.

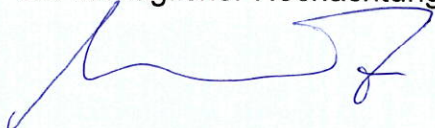
Im Grunde hatte ich mit dem Thema innerlich abgeschlossen, insbesondere ob der Art und Weise, wie der DB-Vorstandsvorsitzende der Deutschen Bahn, Herr Dr. Lutz, auf mein Schreiben reagiert hatte. Im Gegensatz zu dem Herrn Bundestagspräsidenten, Ihren Abgeordnetenkollegen Gastel und Beeck und Ihnen hat Dr. Lutz es nicht für nötig gehalten, mir ein paar persönliche Zeilen zukommen zu lassen. Er überließ das federführend der von Ihnen zu der anberaumten Sitzung auch eingeladenen Vertreterin der DB Vertrieb GmbH, Frau Ellen Engel-Kuhn.

Es entzieht sich meiner Kenntnis, ob Sie über Ihre vorgenannten Kollegen Zugang zu diesem Schriftwechsel erhalten haben. Da dieses Thema Mobilität mich nun doch noch einmal einholt und Sie als Vorsitzender selbstverständlich Anspruch auf vollständige und umfassende Information haben, füge ich den vorhandenen Schriftverkehr bei. Zudem erspart es mögliche Wiederholungen meinerseits.

Der Zeitpunkt der Anhörung passt ausgezeichnet. Ich kann das Thema aktuell anliegend um einen weiteren „Erlebnisbericht“ bereichern. Den hätte ich in Kürze sowieso noch verfasst; aber andere Pflichten haben mich ihn bisher vor mir herschieben lassen. Allerdings werde ich ihn wohl wegen Sinnlosigkeit nicht dem Vorstandsvorsitzenden der DB AG zu senden.

Aus Zeitgründen wähle ich den für mich recht ungewöhnlichen Weg, Ihnen dieses Schreiben und die Anhänge als E-Mail zu übersenden.

Mit vorzüglicher Hochachtung



Peter Wenndorf

**31141 Hildesheim
Henri-Dunant-Str. 15
Tel. 0 51 21 – 88 40 71**

Hildesheim, d. 26.09.2018

Barrierefreies Reisen mit der Bahn; Reisebericht 2018

2018 habe ich bisher zwei Bahnfahrten im Fernverkehr mit der Bahn durchgeführt, die mich wieder zu einem Bericht veranlassen.

Am 05.06. wollte ich von Hildesheim nach Borken (Westf.) reisen. Planmäßig sollte es am 05.06. um 09:05 Uhr mit der S-Bahnlinie S 4 von Gleis 5 nach Hannover gehen. Mit einem IC ging es nach Essen. Dort waren 8 Minuten Zeit, um in einen RE der NWB umzusteigen.

Es begann damit, dass die Reisenden in Hildesheim vom Gleis 5 zum Gleis 3 beordert wurden. Dort angekommen, hieß es wieder: zurück zum Gleis 5! Das soll lt. örtlicher Presse nicht unüblich sein (nicht nur in Hildesheim, sondern selbiges ereignete sich ähnlich auch während der unten weiter geschilderten Reise in Hannover) und gereichte zu einer Glosse, in der dieses Phänomen als neue Trendsportart der DB, dem Gleis-hopping, angepriesen wurde.

Der IC fuhr nach Essen eine mehrminütige Verspätung heraus. Diese konnte bis auf fünf Minuten kompensiert werden. Die Zugansage bot somit auch den Anschluss nach Borken an. Es standen dann drei Minuten zur Verfügung, das Stumpfgleis 8 zu erreichen. Gefühlt liegt dieses Gleis allerdings fast außerhalb Essens. Laufen war angesagt. Eine jüngere Frau konnte schneller laufen als ich. Der Zug war schon in Sichtweite. Ich gab das Laufen auf. Die Frau lief weiter, als sich der Zug der NWB in Bewegung setzte und entschwand. Ich bin mir sicher, der Lokführer hätte uns kommen sehen müssen! Ein Bediensteter der DB, der das Spiel verfolgte und dem ich mein Leid klagte, meinte nur lapidar: „Das sind die Privaten. Die warten nicht. Da kostet jede Minute Geld“. Diese Reise machte ich ohne meine gehbehinderte Ehefrau. Sonst wäre die Fahrt wohl noch katastrophaler verlaufen.

Die zweite Reise sollte mich mit meiner Ehefrau nach Kiel und zurück führen. Der Plan: Am 28.07. von Hildesheim nach Hannover, von dort ab 10:20 Uhr mit dem ICE 674 nach Kiel. Wegen Bauarbeiten wurde die Verbindung zwischen Hannover und Hamburg über die Nordheide verlegt. Die Ankunft in Kiel erfolgte dementsprechend etwas später, war aber bekannt und machte daher keine Probleme. Die Reise war beim Mobilservice angemeldet. Der ICE war einer der alten Baureihe. Insoweit gab es deshalb auch keine Probleme. Wir waren froh über diese unkomplizierte Fahrt. Später erfuhren wir allerdings, dass es einen Tag später auf der Umleitungsstrecke erhebliche bis totale wetterbedingte Ausfälle gegeben haben soll. Glück gehabt.

Die Rückreise war geplant am 11.08. ab Kiel um 11:13 Uhr mit dem ICE 77 bis Hannover (Ankunft 13:38 Uhr). Dann weiter mit der S 4 um 14:19 Uhr nach Hildesheim. Auch diese Reise war entsprechend mit dem Mobilitätsservice abgestimmt.

Wir erfuhren zwischenzeitlich von heftigen Unwettern, die zwei Tage vor unserer Rückreise hauptsächlich im Raum Hamburg erhebliche Unwuchten verursacht haben sollen. Auch die besagte Umleitungsstrecke in der Nordheide soll wieder zum Erliegen gekommen sein.

Nichts ahnend erreichten wir am 11.08. den Hauptbahnhof Kiel. Zu unserem Erschrecken herrschte dort das absolute Chaos. Reisende über Reisende, Gepäck über Gepäck. Wir fanden keinen Abfahrtshinweis zu unserem planmäßigen ICE 77 (ebenfalls alte Baureihe). Letztlich erfuhren wir, dass es derzeit keine ICE-Verbindung ab Kiel gibt. Da wir nicht wussten, wie wir nun fahren konnten, begab ich mich mit meiner Ehefrau im Rollstuhl zum Reisezentrum. Dort sind fünf Schalter vorhanden, leidglich zwei waren besetzt. Ahnungslos schob ich meine Frau zu einem Schalter, der gerade frei wurde. Dort gab man mir ziemlich barsch zu verstehen, dass ich erst eine Nummer ziehen müsste. Ich schilderte kurz mein Anliegen. Die Dame blieb dabei, ich müsse eine Nummer ziehen. Erst da wurde mir bewusst, dass in dem Raum ebenfalls viele Personen herumstanden. Aber eine richtige Schlange war nicht zu erkennen. Bei einem Nummernsystem wohl auch weder üblich noch erforderlich. Ich ließ meine Ehefrau allerdings vor dem Schalter im Rollstuhl stehen. Irgendwo musste dann ja der Nummernautomat sein. Da kam mir eine ebenfalls wartende Dame zur Hilfe. Sie bot mir eine Nummer an, weil sie versehentlich zwei gezogen hatte. Gleichwohl wäre eine längere Wartezeit vonnöten gewesen. Als ich dann meine Frau von dem Schalter abholen wollte, hatte sich die zweite Kollegin ihrer bereits erbarmt. So konnten wir bleiben und wurden netterweise sofort bedient. Als sie unsere Reisepapiere gesichtet hatte, konnte sie sich doch eine mitleidvolle Bemerkung nicht verkneifen. Wir hätten die Reise schließlich auch schon im Februar und dann noch online gebucht. Ich gab ihr zu verstehen, dass das doch ein Anliegen der DB sei, dass Frühbucherrabatte in Anspruch genommen würden und Buchungen auch elektronisch wünschenswert seien. Dabei kam dann auch heraus, dass die Bahn in Kiel nicht auf den Andrang gefasst war. So sollten neben den üblichen Skandinavien-Fähren ungewöhnlich viele Kreuzfahrtschiffe angekommen sein. Der Bahnbediensteten galt abschließend mein überschwänglicher Dank für ihre kompetente Hilfe

Die nächste Hürde tat sich für uns auf. Ob wir denn schon am Service-Schalter gewesen seien. Ich wusste nicht, um was es da nun noch ging und wo der Schalter sich befindet. Der war wiederum außerhalb des Reisezentrums anzutreffen. Dort musste ich aber wegen der geplatzten Mobilitätshilfe vorstellig werden. Dort waren ebenfalls zwei Schalter geöffnet. Davor aber wieder lange Schlangen. Es stand zu befürchten, den statt des ICE eingesetzten RE 21017 nach Hamburg nicht mehr rechtzeitig besteigen zu können. Auch dort ließ mich eine uns bekannte Mitreisende vor, die schon fast nach vorne gelangt war. So konnten wir auch die Mobilitätshilfe klären. Ein junger Bediensteter brachte uns dann auch zu dem Zug, der bereits bis unter das Dach hoffnungslos überfüllt war. Ihm gelang es tatsächlich, die bereits mit Reisenden und Gepäck blockierten Behindertenplätze frei machen zu lassen. Vorher hatte ich ihn noch gefragt, ob der RE vielleicht auch noch weiter vorn Behindertenplätze aufwiese. Er ging den Zug sogar ab und verneinte. Der Zug war derart überfüllt, dass es nicht mehr möglich war, in das WC zu gelangen! Während dieser Fahrt kamen Kindheitserinnerungen hoch an die Fahrten mit der ramponierten Bahn in der Nachkriegszeit. Und ich hätte mir wegen der Unmengen an Großgepäck, das die Kreuzfahrtschiffspassagiere mit sich führten, gern wieder die im Karree mit Holzbänken ausgestatteten Waggons „für Reisende mit Traglasten“ herbei gewünscht.

Um etwas Platz und meiner Frau Erleichterung zu bieten, habe ich die störenden Fußstützen vom Rollstuhl entfernt und der „Gepäck“-Ablage übergeben. Das war ein Fehler, denn später

war es mir nicht möglich, sie aus der für Gepäckstücke zu flachen, dafür aber unendlich tiefen Ablage zu holen, ohne einen Sitz besteigen zu müssen.

Meine Gesamtkritik zu DB Kiel:

Es mag sein, dass es Wetterereignisse gibt, die einen reibungslosen Ablauf im Bahnverkehr nicht gewährleisten. Aber nach zwei Tagen kein Notfallmanagement wirken zu lassen, entspricht nicht unserer Zeit. Entlastungszüge oder schlicht verlängerte Zuggarnituren hätten doch wohl möglich sein müssen. Ein weiteres Handicap konnte ich in Kiel ausmachen: Das Behinderten-WC ist automatisiert zahlungspflichtig (1 €). Der standardmäßig übliche Euroschlüssel ist in Kiel wohl unbekannt. So wurde das WC nach Ankunft unserer Hinreise tatsächlich von nicht Gehbehinderten blockiert.

Der Umstieg in Hamburg konnte einigermaßen unter Mithilfe der Mobilitätsbegleiterin bewältigt werden. Aber auch dort kehrte plötzlich Unsicherheit ein. Das Abfahrtsgleis sollte sich ändern. Glücklicherweise blieb es aber zumindest bei demselben Bahnsteig. Dann die nächste Überraschung. Ausgerechnet die Einstiegstür zu den Behindertenplätzen war mit einem gelblichen Zettel versehen, der signalisierte, dass die Tür nicht benutzt werden könne. Nach einer internen Diskussion des Bahnpersonals konnte die Tür mit technischen Tricks manuell bedient werden. Eigentlich unvorstellbar. Der Zug kann doch nur ab Hamburg frisch eingesetzt worden sein (Dammtor?) und schon (noch?) beschädigt. Da hätte unsere Reise schon enden können. Denn die Nutzung eines anderen Waggons hätte bekanntermaßen aufgrund der Baureihe ein Durchfahren der Gänge verhindert. Das bewies anschließend der Versuch eines jungen Mannes, einen Kinderwagen durch den Wagen schieben zu wollen. Ich konnte ihn nicht nur bemitleiden (so wie es uns 2017 erging. Innerlich entwickelte ich sogar so etwas wie Schadenfreude. Hatte ich doch 2017 lt. Antwortschreiben der DB unsere Misere selbst verschuldet). Er wurde vom Begleitpersonal gefragt, ob der Kinderwagen sich falten ließe. Er verneinte. Damit war das Problem gelöst! Kein Durchkommen und zurück das Ganze! Hätte er doch wohl auch besser seine Reise mit dem Mobilitätszentrum abstimmen sollen?

In dem ICE neuer Bauart musste meine Frau dann doch dringendst das Behinderten-WC aufsuchen. Wir waren derart durcheinander, dass wir nicht wussten, wo sich dieses befindet. So begab ich mich auf die Suche. Im nächsten Wagen sah ich eine Zugbegleiterin, die mit einem Fahrgast beschäftigt war. Wie ich es gelernt habe, blieb ich in gebührendem Abstand stehen. Dann wandte sie sich ab und wollte entschwinden. Auf meinen Anruf reagierte sie nicht. Mir gelang es aber, sie dann beim Verfolgen an die Schulter zu tippen. Sie bleibt stehen, dreht sich um und als erste Reaktion ihrerseits muss ich mir sagen lassen: „Ich will nicht, dass Sie mich anfassen!“ Hallo! Ich war so verdattert, dass ich zu keiner geeigneten Gegenrede fähig war. Da muss ich 75 Jahre alt werden, um mir so einen wohl auf einer feministischen Fortbildung eingeimpften Satz sagen zu lassen. Seitdem ist mir bewusst, in was für einer vergifteten Gesellschaftsform ich nach so vielen Lebensjahren inzwischen angekommen bin. Antippen und „Anfassen“ sind für mich immer noch unterschiedliche Handlungsweisen und haben auch unterschiedliche Symbolik. Diese Episode sei mal so am Rande erwähnt.

Und dann die Überraschung: an dem WC-Eingang bin ich dann mit meiner Frau vorbeigefahren. Im letzten Moment sah ich dann nicht in meiner Augenhöhe, aber in Augenhöhe meiner Frau ein TRANSPARENTES Behindertenlogo. Mein Gehirn ist aber inzwischen auf das blau-weiße Logo programmiert. So, wie es auch die Behindertenbroschüre der DB einem suggeriert.

In Hannover wurden wir vom Mobilitätsservice abgeholt. Glücklicher Zufall: der ICE kam auf Gleis 4 an. Der Folgeanschluss erx83471 sollte vom Nachbargleis abfahren. Deshalb konnten wir uns vom Service verabschieden. Leider sollte es nur wenige Minuten vor der planmäßigen Abfahrt anders kommen. Wir wurden umdirigiert auf Gleis 7. Ohne Hilfe zum Fahrstuhl und

runter in die Verteilerebene. Dort wieder, wie ich es schon beschrieben habe, kamen uns Reisende entgegen. Alles wieder auf null, bzw. zurück auf Gleis 3!! Diese Aktion mussten wir innerhalb von sieben Minuten stemmen. Keine Mobilitätshilfe mehr, Fahrstühle überwiegend durch Reisende mit Fahrrädern blockiert. Nur unter größten Anstrengungen erreichten wir den Erix. Meiner Frau gab ich zu verstehen, dass uns jetzt auch sicherlich noch eine Standardfrage erwarte. Nämlich die, ob die Behinderung angemeldet sei. Und die Frage kam sofort von dem Zugbegleiter. Ich gab ihm zu verstehen, dass wir heute nicht einen der Züge erreicht hätten, für die Mobilitätshilfen angemeldet gewesen sei. Ich schilderte ihm dann in einem weiteren Gespräch unsere Erlebnisse und auch das seinem Zug geltenden Gleis-hopping. Zu letzterem konnte er nur antworten, dass sein Unternehmen dafür nichts könne, es miete nur die Trasse. Soviel zu den Segnungen der Privatisierungen und Rückkehr in die eigentlich überwunden zu scheinenden Länderbahnzeiten und, die nun in neuem Gewand zu neuer Blüte gelangen.

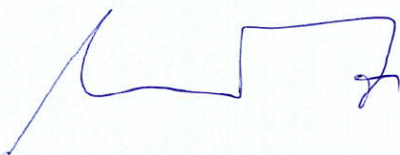
Meine Kritik zu DB Hannover:

Die Fahrstühle zu den Gleisen haben einen gravierenden Nachteil für Behinderte. Sie sind zu klein und haben fatalerweise zwei gegenüberliegende Türen. Das führt dazu, dass Rollstuhlfahrer keine Chance haben, sie zu nutzen. Wenn Aussteigende die Seite des wartenden Behinderten nutzen, steigen auf der anderen Seite bereits andere Reisende zu. Meist noch mit Fahrrädern. Hinweise auf Vorrangigkeit von Rollstuhlfahrern und Kinderwagen Führenden habe ich nicht erkannt. Ich meine, in Hamburg war das so. Einen Vorrang in Hannover bekommt man nur, wenn tatsächlich eine Respektperson der Bahnverwaltung zugegen ist (vgl. auch anliegender Leserbrief im Eisenbahn-Kurier. Insbesondere den vierten Absatz kann ich nach diesem Reiseverlauf in vollem Umfang bestätigen.

Statt einer genussvollen Reise kamen wir völlig aufgelöst zu Hause an. Das ist kein Bahnfahren, das sind Torturen.

Es gäbe noch einiges zu diesem Thema zu schreiben, möchte aber diesen „Erlebnisbericht“ beenden mit dem Zitat eines ehemaligen höheren niedersächsischen Landesbeamten (Behördenleiter) nach dem Scheitern einer ihn viel Arbeit und Kraft gekosteten Aktion durch andere:

Zuverlässigkeit ist keine Sekundärtugend, sondern unabdingbare Voraussetzung für eine gedeihliche Zusammenarbeit.



Schreiben Sie uns!

E-Mail: leserbriefe@eisenbahn-kurier.de
 Fax: (0761) 703 10-53
 Post: EK-Verlag, Stichwort „Leserbriefe“
 Lörracher Straße 16
 79115 Freiburg

Mit Namen versehene Beiträge geben die Meinung des Verfassers und nicht die der Redaktion wieder.

Gewalt gegen Bahnmitarbeiter

„Sicherheit im Bahnverkehr kommt auch von innen“ – unter dieser Überschrift schrieb EK-Redakteur Christian Wolf die Kolumne im EK 9/2018 zum Thema der stetig wachsenden Gewalt im Bahnverkehr. Unser Leser Hans Thiele hat seine Erfahrungen aufgeschrieben und uns mitgeteilt:

Ihre Kolumne zur Gewalt gegen DB-Mitarbeiter spricht mir aus der Seele. Ich bin seit 47 Jahren bei der DB (AG) und davon 27 Jahre auf dem Bahnhof Hannover Hbf im Bereich Aufsicht, Bahnsteigservice und DB-Info (ehemals Service-Point) tätig.

Früher hat man uns als willkommene Informationsquelle freundlich respektiert und geachtet. Heute ist man auf dem Bahnsteig hauptsächlich dazu da, seinen Frust über alles mögliche von den Reisenden abzubekommen. Ich wurde bereits mehrmals tätlich angegriffen, u. a. von einer Flaschensammlerin mit einer zerbrochenen Bierflasche.

Beschimpfungen und persönliche Beleidigungen sind alltäglich geworden, und es wird immer schwerer, alles herunterzuschlucken. Die Rücksicht gegenüber schwächeren Reisenden gibt es nicht mehr. So begleitete ich einen Blinden, der derart angerempelt wurde, dass schließlich sein weißer Stock zerbrach. Ich habe den Verursacher festhalten können, so dass man ihn nach der Feststellung seiner Personalien durch die Bundespolizei auch haftbar machen konnte.

Arbeiten mit den Hubliften – Geräten zum Ein- und Ausladen von Rollstühlen – gestalten sich aufgrund der Rücksichtslosigkeit vieler Reisender zunehmend schwieriger. In den Zügen stehen oft Berge von Koffern auf den Rollstuhlstellplätzen, und es bedarf meist mehrerer freundlicher oder schon unfreundlicher Aufforderungen, die Koffer zu entfernen. Weist man als Bahnmitarbeiter die Reisenden freundlich auf diese Dinge hin, werden die Anweisungen nur sehr selten befolgt. Oder es kommt der Satz: „Alter, was willst Du?“ – in Verbindung mit dem „Stinkefinger“.

Mir hat die Arbeit mit den Reisenden viel Spaß bereitet, denn es gab auch sehr nette Begebenheiten. Ich fand es z. B. sehr schön, als der „Rheingold“ mit einer 103 und Aussichtswagen am Bahnsteig stand und ich den zufällig anwesenden Reisenden einige erklärende Worte geben konnte.

Über das Thema Fussballfans wird viel geredet, aber nichts passiert. Am Wochenende sollte auf Bahnhöfen ein generelles Alkoholverbot gelten ... zum Schutz der anderen Reisenden und der DB-Mitarbeiter.

ter. Ebenso sollte das Rauchverbot rigoros verfolgt werden.

Die Arbeitszeiten und die täglichen Erlebnisse machen die Mitarbeiter körperlich und seelisch kaputt. Ich gehe am 1. September als Beamter in den Ruhestand und bin froh, dass ich meine Jahre auf dem Bahnsteig überlebt habe. **Hans Thiele, Ilsede**

Pünktlichkeit eine Herzenssache?

Noch immer erhalten wir auch Leserbriefe zur Kolumne im EK 7/2018, in welcher sich Gerd Wolff unter dem Titel „Verspätung als Markenzeichen im Fernverkehr“ mit der aktuellen Situation im Fernverkehr und den weiterhin ungelösten Problemen mit Zugverspätungen beschäftigt hatte. Als Reaktion auf einen Leserbrief zu diesem Thema schrieb uns Wilfried Mahr:

Mit Interesse habe ich insbesondere die Stellungnahme von Herrn Mirko G. im EK 8/2018 zur Kolumne von Gerd Wolff „Verspätung als ‚Markenzeichen‘ im Fernverkehr“ gelesen. Ich kannte den Beitrag von Herrn Wolff zu diesem Zeitpunkt noch nicht, und so besorgte ich mir nachträglich das Heft 7.

Nachvollziehen kann ich die ganze Aufregung auch nicht ansatzweise: Herr Wolff hat ausgesprochen sachlich und zurückhaltend formuliert und sprach somit für alle genervten Bahnkunden. Dass Pünktlichkeit durchaus nicht immer eine „Herzenssache“ eines jeden Lokführers ist, kann ich aus eigener Erfahrung sehr wohl bestätigen.

Insbesondere, wenn man immer wieder dieselbe Strecke fährt, kann man durchaus erkennen, wie sehr es auch vom Lokführer abhängen kann, ob eine Verspätung wieder reduziert oder auch ausgeweitet wird. Natürlich ist es frustrierend, wenn dann eine zurückgewonnene Pünktlichkeit bei Bahnhöfen wie (insbesondere) Mainz oder Heidelberg – wo der Zug minutenlang keine Einfahrt bzw. Ausfahrt erhält – quasi per Knopfdruck wieder zu nichte gemacht wird. Und so kann ich durchaus verstehen, wenn der eine oder andere Lokführer den Sinn seines Engagements hinsichtlich Pünktlichkeit mit der Zeit zunehmend in Frage stellt.

Herr Wolff hat die Erfahrung gemacht, dass „der Regionalverkehr (...) im Allgemeinen erstaunlich pünktlich“ ist. Dann war er vermutlich nicht oft im Rhein-Main-Neckar-Raum unterwegs. Hier können die täglichen Verspätungen schnell zum Alptraum werden. Wo zwischen Mainz und Darmstadt einst IR-Züge für eine schnelle Verbindung sorgten, fahren heute nur noch RBs (sehr) gemütlich durch die Rhein-Ebene – gezogen/geschoben von einer 143. Mit massiven Verspätungen muss der Fahrgast auf dieser Strecke immer rechnen.

Diese können ursächlich zwar nicht dem Lokführer angelastet werden, doch nur in Ausnahmefällen ist zu erkennen, dass hier ein Lokführer durch einen zügigeren Fahrstil um Schadensbegrenzung bemüht ist: In der Regel bleibt es bei einer an die Dampflokomotive erinnernden Beschleunigung und geschätzten 80 km/h Höchstgeschwindigkeit. An der 143 kann es wohl kaum liegen, denn mit max. drei Doppelstockwagen dürfte die 3.700-kW-Lok wohl kaum an ihrer Leistungsgrenze angekommen sein ...

Kaum eine S-Bahn der Linie S3 zwischen Darmstadt und Frankfurt fährt wirklich pünktlich ab. Steigen vor Fahrtbeginn auch noch mehrere 'Kollegen' mit in den Führerstand ein, dann kann man als Fahrgast eigentlich gleich wieder aussteigen: Bereits an der nächsten Station ist der Anschluss-Bus erfahrungsgemäß weg, denn länger als 2-3 min wartet dieser nicht. Ohnehin geht es auf dieser Strecke meist ähnlich gemächlich zu wie im oben genannten Beispiel: Die S-Bahn wird ein wenig beschleunigt, dann überlässt man das Fahrzeug dem Leerlauf und rollt schließlich im „Postkutschen-Tempo“ im jeweils nächsten Bahnhof ein. Auf diese Weise kommt Minute für Minute an Verspätung hinzu.

Als ich noch zu Berufszeiten diese Bahn für vier Wochen probeweise nutzte, konnte ich durchschnittlich an drei von fünf Tagen meinen Anschlusszug in Frankfurt Süd nicht mehr erreichen. Geradezu unfassbar, wenn man bedenkt, dass diese Gleis-Trasse ausschließlich der S3 vorbehalten ist! Es gab sogar einen Fall, wo sich der Lokführer offensichtlich einen Spaß daraus machte, den Triebwagen nur so weit zu beschleunigen, dass dieser die Steigung bei einer Gleisüberführung gerade noch so hochrollen konnte, um nicht am Scheitelpunkt zum Stillstand zu kommen. Danach rollte der Zug auf der nun folgenden Gefällestrecke Richtung Frankfurt-Louisa weiter. Die Folge: mehr als fünf Minuten Verspätung in Frankfurt Süd – der Anschluss natürlich weg! Nach nur einem Monat hatte ich genervt aufgegeben und fuhr geradezu entspannt wieder mit dem Auto zu meiner Dienststelle.

Ich weiß es selbst: Das zuletzt geschilderte Verhalten klingt unglaublich, doch es hatte sich definitiv so ereignet. Ich erwähne es auch nur, um aufzuzeigen, dass es sehr wohl auch unter den Lokführern schwarze Schafe gibt, die durch ihr nicht nachvollziehbares Verhalten entscheidend zur Unpünktlichkeit beitragen. Somit kann sich keine Berufsgruppe innerhalb der Deutschen Bahn AG freisprechen, wenn es um die Ursachenfindung zu dieser Problematik geht.

Doch zum Schluss noch was Positives: Zwischen Frankfurt (M) und Koblenz/Neuwied kann man auf der rechten Rhein-Seite weitgehend noch die von Herrn Wolff beschriebene Zeit erleben, wo man 'nach den Zügen die Uhr stellen konnte'. Hier betreibt die Privat-Bahn Vias ihre 'Rheingau-Linie'. Und das auf DB-Gleisen, die zudem von den problematischen Güterzügen des Rheintals in dichter Folge befahren werden!

Wilfried Mahr

Des Kaisers falsche Fluchtroute

Im EK 9/2018 gab es auf der Seite 19 eine Meldung zum Theaterzug „Das letzte Kleinod“, in dem seit Juni das Stück „Wilhelm*ina“ aufgeführt wird. Im Text heißt es, dass die Theatergruppe für ihre Auftritte Orte wählte, die – passend zur Thematik des Stücks – an der Fluchtroute Wilhelms II. aus Deutschland in die Niederlande lagen. Aus den Niederlanden kommt die Korrektur. EK-Leser Hans Madsen schreibt:

Im Eisenbahn-Kurier 9/2018 steht auf Seite 19: „Für Ihre Auftritte wählte die Theatergruppe u. a. Spielorte, die an der Fluchtroute lagen: Frankfurt (Oder), Potsdam, Celle, Osnabrück, Bad Bentheim,

Peter Wendorf ♦ Henri-Dunant-Str. 15 ♦ 31141 Hildesheim

An den Vorstandsvorsitzenden
der Deutschen Bahn AG
Herrn Dr. Richard Lutz - **persönlich** -
Potsdamer Platz 2
10785 Berlin

Hildesheim, 21.01.2018



Anlässlich einer ersten Premierenfahrt, die am 30. August 2017 mit zahlreichen Ehrengästen von München nach Berlin Hbf führte, konnte Dr. Richard Lutz, Vorstandsvorsitzender der DBAG, seine Freude nicht verbergen.



Auch die Ehrengäste durften sich auf dem Eröffnungszug vereinen (v.l.n.r.): Ex-Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt, sein kommissarischer Nachfolger Christian Schmidt, Bahnchef Dr. Richard Lutz und der bayerische Innen- und Verkehrsminister Joachim Herrmann.

Sehr geehrter Herr Dr. Lutz,

eigentlich schön auf den im *ModellEisenBahner* veröffentlichten Fotos zu sehen, wie Sie sich und weitere Politprominenz herzlichst an der Neueröffnung der neuen Schnellbahnstrecke München-Berlin erfreuen. Das sei Ihnen eigentlich auch sehr gegönnt, wenn, ja wenn meine Ehefrau und ich diese Freude an der DB teilen könnten. Das lässt der Bahnalltag für uns aber leider nicht zu. Die Freude am Bahnfahren ist uns seit unserer letzten Reise im September 2017 völlig vergangen. Dazu müssen Sie wissen, dass meine Ehefrau unter einer Gehbehinderung mit einem GdB von 80 leidet, sie sowohl auf einen Rollstuhl und eine Begleitperson angewiesen ist. Mit den ICE der ersten Generation war das bisher auch letztlich kein Problem. Erst die neuen Baureihen, auf die Sie ja so große Stücke halten, haben diese Reise zu einem Horrortrip werden lassen.

Wir sind von Hildesheim nach Passau gefahren. Wir wollten zudem den Luxus der 1. Klasse genießen. Mit dem ICE 595 (alte Bauart) ging es ohne Probleme bis nach Göttingen. Ab dort fuhren wir mit dem ICE 91 (ICE-T/ICE 3) weiter. Während sich im alten ICE der opulent großzügige Behindertenbereich einschließlich Behinderten-WC im Bereich der 1. Klasse befindet, gibt es selbigen nur noch in der 2. Klasse. In der Hoffnung und guter Dinge, dass man mit dem Rollstuhl sowohl Speisewagen als auch die Behindertentoilette wird erreichen können, nutzten wir auch in diesem neuen Zug die 1. Klasse.

Als meine Frau dann das WC aufsuchen musste, begann das Drama und unser Lächeln erfror. Obwohl der Rollstuhl schon mit Inline-Rädern ausgestattet ist, sich also die sperrigen Antriebsräder entfernen lassen, war es uns nicht möglich, die Gänge zu passieren. Sie sind schlicht zu eng. Ungläubigkeit und allgemeines Kopfschütteln bei den anderen Fahrgästen und gut gemeinte, aber nicht realisierbare Hilfsangebote.

Ich weiß nicht mehr, ob das Kopfschütteln den baulichen Schwachstellen des Wagens galt oder mir, dem Depp, der krampfhaft versuchte, die Engstellen doch noch überwinden zu wollen. In allerletzter Not habe ich schließlich meine Frau unter Verlassen des Rollstuhls unter erheblicher Gewaltanwendung in die einzig erreichbare normale Toilette gezwängt. Meine Frau hatte panische Angst, dass die Beine ihren Dienst versagen könnten und ich sie nicht mehr halten könnte. Aber letztlich konnte sie sich erleichtern. Mit gleicher Prozedur musste ich sie wieder aus dem WC heraus bugsieren. Die Folgen dieser Aktion waren später sichtbare Hämatome an Armen und Körper. Auf obigem Gruppenfoto sind auch zwei Damen abgebildet. Ich weiß nicht, in welchem Verhältnis diese den Herren zuzuordnen sind. Aber Sie sollten diese kontaktieren und sie befragen, wie es einer Frau ergeht, wenn sie ein WC benötigt, aber keines erreichbar ist.

Für die Rückfahrt in derselben Zuggattung ab Passau ist es uns dank des freundlichen und hilfsbereiten Personals in Passau gelungen, unter Aufgabe unserer Plätze in der 1. Klasse den Behindertenbereich der 2. Klasse mit angrenzendem Behinderten-WC nutzen zu können. In den Speisewagen kommt man von dort aus aber auch nicht! Im Gegensatz dazu ist aus der Schweiz zu vernehmen, dass dort inzwischen Rollstuhlplätze in Speisewagen vorgehalten werden, also müssen diese auch per Rollstuhl zu erreichen sein.

In Anbetracht der letzten Wetterkapriolen mag ich mir gar nicht ausmalen, wie ich bitte meine Frau aus einem möglichen und plötzlichen Gefahrenbereich herausbringen soll (Beispiel Brand in dem von uns genutzten Waggon mit der Notwendigkeit, umgehend in den nächsten Wagen ausweichen zu müssen). Muss ich meine Frau allein lassen und mich retten oder muss ich zu ihr halten und ebenfalls Schaden nehmen? Eine Horrervorstellung für mich. Ich halte die baulichen Gegebenheiten in der neuen ICE-Generation für Rollstuhlnutzer für lebensbedrohend, sei es grob fahrlässig oder gar vorsätzlich. Folglich dürften diese Züge für Rollstuhlfahrer gar nicht frei gegeben werden! Während alles, aber auch alles in Deutschland genormt ist und alle Sicherheitsaspekte geprüft werden, darf die DB nach neuesten Erkenntnissen entwickeltes Fahrzeugmaterial einsetzen, in dem Rollstühle nicht durch die Gänge passen. Man fragt sich in diesem sich angeblich auf höchstem technischen Niveau befindlichen Land, wer bei der DB alles daran setzt, bei neuesten Fahrzeugentwicklungen alle bisherigen Standards zu verschlimmbessern. Gibt es bei der DB keine Schwerbehinderten oder gar Gremien, die in die Neuentwicklung ihr Wissen einbringen können? Ich bin mir bewusst, dass unser Schicksal nicht die Mehrheit der Bevölkerung ausmacht, aber gewisse Mindeststandards sollten auch für diese Fälle gelten. Aber offensichtlich sind wir nicht die Zielgruppe der DB in diesen Zügen. Die besteht wohl eher aus smarten positiv geladenen dunkelanzügigen mit Laptops ausgestatteten Managertypen.

Ich hatte mir bereits unmittelbar nach Abschluss unserer Reise vorgenommen, den damaligen Bundesfinanzminister Herrn Dr. Schäuble zu bitten, eine solche Fahrt zusammen mit dem DB-Vorstand durchzuführen. Aber nicht in seiner Ministerfunktion, sondern als dem einzig mir bekannten Prominenten des öffentlichen Lebens mit ähnlicher Lebenssituation wie der unsrigen (Rollstuhl). Dieses Ansinnen habe ich bisher wegen der politischen Situation (Bundestagswahlen, unvollendete Regierungsbildung) vor mir hergeschoben. Herr Schäuble hätte sicher weder Zeit noch Interesse für dieses Ansinnen gehabt. Aber ich werde dies jetzt nach der obigen Veröffentlichung nachholen, bevor die Eindrücke bei mir selbst und meiner Ehefrau zu verflachen drohen. Deshalb werde ich Ihm nun einen Abdruck dieses Schreibens zukommen lassen. Selbiges gilt für die *Beauftragte der Bundesregierung für die Belange von Menschen mit Behinderungen*.

Abschließend hoffen wir für Sie, dass Ihnen ein Schicksalsschlag wie der meiner Frau erspart bleiben wird. Aber dann würden Sie wohl auch nicht – wie jetzt auch – mit der Eisenbahn fahren.

Mit freundlichem Gruß

Peter Wendorf ♦ Henri-Dunant-Str. 15 ♦ 31141 Hildesheim

Herrn
Matthias Gastel MdB
Platz der Republik 1

11011 Berlin

Hildesheim, 10.02.2018

Barrierefreie Mobilität;

Mein Schreiben v. 21.01. u.a. an den DB-Vorstand;
Ihr Schreiben v. 09.02.

--

Sehr geehrter Herr Gastel,

zuerst möchte ich mich bei Ihnen für Ihr Schreiben vom 09. des Monats und die beige-fügte Broschüre bedanken. Eine so schnelle Reaktion auf meine Schreiben hatte ich nicht erwartet. Das hat mich erfreulich überrascht. Zeigt es doch, dass man sich auch mal einen „Befreiungsschlag“ gönnen soll. Vielleicht führt so etwas auch tatsächlich mal zu positiven Änderungen. Auch vom Präsidenten des Bundestages, Herrn Dr. Schäuble, der Beauftragten der Bundesregierung für die Belange von Menschen mit Behinderungen, Frau Verena Bentele und der Deutschen Bahn habe ich Antworten erhalten. Eigentlich wollte ich die Angelegenheit damit auf sich beruhen lassen. Mein Ziel, das Erlebte verarbeitet zu haben, war damit erreicht. Ob beeinflussbar oder nicht, ist dabei nicht vorrangig.

Aber insbesondere die Antwort(ich erlaube mir eine Kopie beizufügen), die mir der DB-Vorstand (nicht dieser selbst) über die DB Vertrieb GmbH unter Beifügung der Broschüre „Reisen für alle – Bahn fahren ohne Barriere“ hat zukommen lassen, zeugt von Unverständnis und entbehrt nicht einer gewissen Missachtung gegenüber dem Bahnkunden und lässt mich nicht ruhen, noch ein paar Anmerkungen zu machen:

Immerhin weiß ich nun, dass nicht die blödsinnige Konstruktion der ICE-Wagen die Misere verursacht hat. Das beruhigt mich schon; denn ich dachte, die Gangbreite wäre zu gering und unser Rollstuhl zu breit. Nein, die Schuld lag ausschließlich bei mir, bin ich doch offensichtlich von falschen Voraussetzungen ausgegangen. Das kann ich nur von mir weisen. Ich wollte meiner Ehefrau und mir - wie in vorhergehenden Reisen - den Komfort der 1. Klasse gönnen. Und bei der Planung waren wir davon ausgegangen, dass die Gänge der Zugkategorie mit einem Normal-Rollstuhl, der zudem zusätzlich mit Innenrollen ausgestattet ist, also unter Demontage der Treibräder schmaler wird, be-

fahrbar wären. Die DB verharmlost zudem den Sachverhalt, indem sie ihn auf den Zugang zum Bistro fokussiert. Das war für mich nur ein Beispiel. Viel mehr Sorgen hat mir in der Tat die Vorstellung gemacht, wie ich meine Ehefrau aus einem wo möglichen Gefahrenbereich eines Wagens bekommen kann. Die Gangbreite der 2. Klasse ist ja nun nicht größer? Und deshalb auch meine Schlussfolgerung, dass diese Zuggattungen mit Mindestmaßen unterschreitenden Gängen eine Zulassung nie hätten erhalten dürfen.

Zudem ist mir jetzt, wie ich schon vermutet hatte, klar, dass die DB Gehbehinderte nicht in der 1. Klasse haben möchte. Dieser Personenkreis soll allein auf den vorgesehenen Behindertenbereich und in der 2. Klasse beschränkt bleiben. Für mich baut diese Denkweise schon wieder eine erneute Diskriminierung auf. Denn damit schließt sie mich mit meiner Ehefrau z.B. aus der Nutzung der DB-Lounges aus, die nur Kunden mit Fahrscheinen der 1. Klasse vorbehalten ist.

So könnte ich fortsetzen und jeden Absatz des DB-Schreibens zerpfücken und gegenargumentieren. Aber ich möchte es Ihnen und mir ersparen. Sie können sich selbst anhand der Kopie ein eigenes Urteil bilden. Übrigens, meine Ehefrau kann nicht gehen oder stehen, sie kann sich aber umsetzen und muss somit nicht die Bahnfahrten im Rollstuhl sitzend vollziehen. Wir haben bisher auch nur gute Erfahrungen mit der Mobilitätsservice-Zentrale und den Bahnpersonalen gemacht. Ich möchte nicht verhehlen, dass es schon viele Verbesserungen im Hinblick auf Behinderte gibt. Mir ist auch bewusst, dass nicht alles Wünschenswerte sofort umgesetzt werden kann. Auch die Vergünstigungen rund herum sind nicht von der Hand zu weisen.

Nach den unschönen Erlebnissen ist meine Frau nicht mehr von der Bequemlichkeit des Bahnfahrens zu überzeugen. Eine Fahrt haben wir dieses Jahr aber noch vor uns. Danach steht uns ein Kraftfahrzeug zur Verfügung, welches nur geringfügig behindertengerecht modifiziert werden muss. Dann fahren wir entgegen meiner Überzeugung mit selbigem.

Abschließend möchte ich kurz ein TV-Erlebnis schildern: ein wohl nicht unbekannter unter der Glasknochenkrankheit leidender Mann wurde von der Moderatorin darauf angesprochen, dass wohl Reisen besonders erschwerend sein müssten. Darauf antwortete er, dass sich das in Grenzen hielte, er aber meine, dass es mit dem Flugzeug inzwischen besser ginge als mit der DB.

Meine Frau und ich wünschen Ihnen weiterhin erfolgreiche politische Arbeit insbesondere auch zum Wohle der Behinderten und bedanken uns nochmals für Ihre Einlassungen.

Mit freundlichem Gruß

Peter Wendorf ♦ Henri-Dunant-Str. 15 ♦ 31141 Hildesheim

Herrn
Jens Beeck MdB
Platz der Republik 1

11011 Berlin

Hildesheim, 23.02.2018

Barrierefreie Mobilität;

Mein Schreiben v. 21.01. u.a. an den DB-Vorstand;
Ihr Schreiben v. 20.02.

--

Sehr geehrter Herr Beeck,

vielen Dank auch im Namen meiner Ehefrau für Ihr Schreiben. Wir hatten nicht mit einer derartigen Resonanz auf unsere Aktion gerechnet. Immerhin hat es sich der Herr Bundestagspräsident nicht nehmen lassen, uns ein Schreiben zukommen zu lassen. Selbiges gilt auch für Ihren Bundestagskollegen Gastl. Diese Gesten sprechen erfreulicherweise dafür, dass Anliegen von Behinderten in der Öffentlichkeit doch sehr ernst genommen werden. Das macht Mut, mit dieser Situation klar zu kommen, zumal wir fast Neulinge sind und uns derzeit noch im Lernprozess befinden, wie wir unser Leben anders zu ordnen haben.

In der Tat hat die Deutsche Bahn bereits reagiert. Gern füge ich eine Kopie dieses Schreibens bei. Eigentlich wollte ich es damit dabei belassen, aber die Art und Weise, wie die Bahn hier agiert hat, spricht für sich. Ich bewerte es nicht nur als enttäuschend, sondern es entbehrt meines Erachtens nicht einer gewissen Missachtung des Bahnkunden. Nicht einmal der von mir persönlich angeschriebene DB-Vorstandsvorsitzende sah sich zu einer Antwort gemüßigt, nein, er delegierte diese Aufgabe an die DB Vertrieb GmbH. Unter Beifügung der Broschüre „Reisen für alle – Bahn fahren ohne Barriere“ war schnell ausgemacht, dass ich die Situation selbst heraufbeschworen hatte. Es lag also nicht an der Konstruktion der ICE-Wagen. Das beruhigt mich schon; denn ich dachte, die Gangbreite wäre zu gering und unser Rollstuhl zu breit. Nein, die Schuld lag ausschließlich bei mir, bin ich doch offensichtlich von falschen Voraussetzungen ausgegangen.

Das kann ich nur von mir weisen. Ich wollte meiner Ehefrau und mir - wie in vorhergehenden Reisen - den Komfort der 1. Klasse gönnen. Und bei der Planung – unter Beteiligung des Mobilcenters – war ich davon ausgegangen, dass die Gänge der Zuggattung mit einem Normal-Rollstuhl, der zudem zusätzlich mit Innenrollen ausgestattet ist, also unter Abziehen der Treibräder schmaler wird, befahrbar wären. Davon muss wohl auch das Bahnpersonal überzeugt gewesen sein, sonst hätte man uns bestimmt darauf hingewiesen(ich habe bisher nur gute Erfahrungen sammeln können!).

Die DB verharmlost zudem den Sachverhalt, indem sie ihn auf den Zugang zum Bistro fokussiert. Das war für mich nur ein Beispiel. Viel mehr Sorgen hat mir in der Tat die Vorstellung gemacht, wie ich meine Ehefrau aus einem wo möglichen Gefahrenbereich eines Waggons bringen kann. Die Gangbreite der 2. Klasse ist ja nun nicht größer? Und deshalb auch meine Schlussfolgerung, dass diese Zuggattungen mit Mindestmaßen unterschreitenden Gängen eine Zulassung nie hätten erhalten dürfen.

Zudem ist mir jetzt, wie ich schon vermutet hatte, klar, dass die DB Gehbehinderte und Rollstuhlfahrer allgemein nicht in der 1. Klasse haben möchte. Dieser Personenkreis soll allein auf den vorgesehenen Behindertenbereich und auf die 2. Klasse beschränkt bleiben. Für mich baut diese Denkweise schon wieder eine erneute Diskriminierung auf: Denn damit schließt sie mich mit meiner Ehefrau z.B. automatisch von der Nutzung der DB-Lounges aus, die nur Kunden mit Fahrscheinen der 1. Klasse vorbehalten ist. Auch diese haben wir in der Vergangenheit schon in Anspruch genommen (Frau gehbehindert, im Rollstuhl und Fahrgast 1.Klasse). Und warum sollen Schwerbehinderte nicht auch die 1. Klasse benutzen können, wenn sie es wollen. Sicher gibt es da auch Grenzen, dessen bin ich mir schon bewusst. Aber gerade unser Beispiel zeigt, dass es möglich gewesen wäre. Denn meine Ehefrau kann (noch) nur nicht gehen oder stehen, sie kann sich aber umsetzen und muss somit nicht die Bahnfahrten im Rollstuhl sitzend verbringen. Sie muss lediglich mit mir das behindertengerechte WC erreichen können, was bei einer angemessenen Gangbreite, wie im ICE 1, reibungslos funktioniert.

Der Hinweis der DB, dass im ICE-T der Rollstuhlstellplatz zwingend hätte gebucht werden müssen, den ich *glücklicherweise* auf der Rückfahrt habe nutzen können, hat mich dann umgehauen. Diesem Glück musste ich in Passau nachhelfen, indem ich dort aufgrund der Erfahrungen auf der Hinreise um entsprechende Umbuchung gebeten hatte. Dank des außerordentlichen Engagements der dortigen Mitarbeiterin gelang dieses Glück und wir konnten in der 2. Klasse zurück reisen (eine Teilerstattung habe ich wegen des zugegebenen günstigen Fahrpreises nicht geltend gemacht, so unverschämt wollte ich nicht sein).

Nach den unschönen Erlebnissen ist meine Frau nicht mehr von der Bequemlichkeit des Bahnfahrens zu überzeugen. Eine Fahrt haben wir dieses Jahr leider noch vor uns. Sie wird hoffentlich noch im ICE 1 stattfinden. Danach wird uns ein neues Kraftfahrzeug zur Verfügung stehen, welches nur geringfügig behindertengerecht modifiziert werden muss. Dann werden wir entgegen meiner Überzeugung mit selbigem fahren und uns als Fahrgast von der DB verabschieden müssen.

Abschließend möchte ich kurz auf ein TV-Erlebnis im Norddeutschen Fernsehen eingehen (leider nach meiner Briefaktion): Der wohl nicht unbekannte unter der Glasknochenkrankheit leidende Buch-Autor Robert Schulte wurde von der Moderatorin u.a. darauf angesprochen, dass für ihn Reisen wohl besonders erschwerend sein müssten. Darauf antwortete er, dass sich das in Grenzen hielte, er aber die Erfahrung gemacht habe, dass es mit dem Flugzeug inzwischen besser ginge als mit der DB!

Nun habe ich mich genug ausgemährt. Nochmals herzlichen Dank für Ihr Engagement in unserer Angelegenheit. Meine Frau und ich wünschen Ihnen, Ihrer Kollegin und Ihren Kollegen weiterhin erfolgreiche politische Arbeit insbesondere auch zum Wohle der Behinderten.

Mit freundlichem Gruß

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 Erkenntnissen 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.

Deutscher Bundestag

Ausschuss für Verkehr
und digitale Infrastruktur

Ausschussdrucksache

19(15)126-D

Stellungnahme zur 22. Sitzung
Öffentl. Anhörung am 15.10.2018



**Bundesverband
Selbsthilfe
Körperbehinderter e.V.**

Bundesverband Selbsthilfe Körperbehinderter e.V. · Kurfürstenstr. 131 · 10785 Berlin

Deutscher Bundestag
Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur
Sekretariat
Platz der Republik 1
11011 Berlin

vorab per E-Mail: verkehrs ausschuss@bundestag.de

**Meldestelle für barrierefreie
Fernlinienbusse**

Büro Berlin

Kurfürstenstr. 131
Nebeneingang links
10785 Berlin
Tel.: 030 8 14 52 68 -51
Fax: 030 8 14 52 68 -52
E-Mail: meldestelle@bsk-ev.org

Sitz des Verbandes

Altkrautheimer Straße 20
74238 Krautheim
Tel.: 06294 4281-0
Fax: 06294 4281-79
www.bsk-ev.org

Datum: 10.10.2018
Unser Zeichen: jw-us

**Stellungnahme zur öffentlichen Anhörung zum Thema
„Barrierefreiheit im Schienenverkehr“**

Sehr geehrter Vorsitzender Herr Özdemir,
sehr geehrte Mitglieder des Verkehrsausschusses,

der Bundesverband Selbsthilfe Körperbehinderter e.V. (BSK) vertritt vor allem die Interessen von Rollstuhlnutzer/innen und mobilitätseingeschränkten Fahrgästen. Dabei sehen wir die barrierefreie Mobilität als notwendige Querschnittsaufgabe, um die Teilhabe von Menschen mit Behinderung zu ermöglichen.

Bahninfrastruktur

Grundsätzlich begrüßt der BSK die aktuelle Diskussion um die Barrierefreiheit und die unterschiedlichen Bahnsteighöhen. Das oberste Ziel der nun angestoßenen Diskussion muss sein, einen niveaugleichen Ein- und Ausstieg möglichst überall zu erreichen. Der Zug muss zur Bahnsteighöhe passen und umgekehrt!

Wir fordern deshalb die Sicherstellung einer umfassenden Barrierefreiheit beim Ein- und Ausstieg in den Zügen des Fern- und Nahverkehrs sowie die Beseitigung fehlender Barrierefreiheit in einem festen Zeitrahmen. Dabei steht vor allem der sichere, niveaugleiche Ein- und Ausstieg in die Züge im Vordergrund, damit „Verkehrsmittel... ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe ... zugänglich und nutzbar sind.“ (§ 4 BGG).

Die bisherigen Bahnsteighöhen von 55 cm und 76 cm sind nebeneinander zulässig und gewollt. In geschlossenen Systemen darf nur eine einheitliche Bahnsteighöhe mit passenden Fahrzeugen genutzt werden. Die ausschließliche Festlegung der Bahnsteighöhen auf 76 cm sieht der BSK sehr kritisch, da dies eine Verschlechterung der Barrierefreiheit nach sich ziehen würde. Vor allem an Knotenpunkten des Fern- und Nahverkehrs ist der Übergang von unterschiedlichen

So erreichen Sie uns:

Nollendorfplatz (U1, U2, U3
und U4)
Schillstraße (Bus 100,
106, 187 und M29)

Geschäftskonto:

Sparkasse Neckartal-Odenwald
BLZ 674 500 48 – Konto 40 70 751
IBAN DE89 6745 0048 0004 0707 51
BIC SOLADES1MOS

Gemeinnützigkeit:

Gemeinnützigkeit
zuerkannt durch das
Finanzamt Öhringen
Steuer-Nr.: 76001/30101



Mitgliedschaften des BSK:



Bahnsteighöhen so zu gestalten und zu organisieren, dass die bestehenden Systeme weiterhin von Fahrgästen mit Behinderung barrierefrei und ohne fremde Hilfe genutzt werden können.

Ein weiteres großes Problem stellt das fehlende Personal der DB an Bahnhöfen, die nicht zu den Knotenpunkten gehören, dar. Dies betrifft vor allem den Pendlerverkehr. Menschen mit Mobilitätseinschränkung können hier keine Hilfeleistung in Anspruch nehmen. Auch zum Teil schlecht ausgebildetes Personal, die den Umgang z.B. mit der fahrzeuggebundenen Einstiegshilfe nicht beherrschen, stellt ein großes Problem dar. Wir fordern daher, mehr Personal für Hilfeleistungen einzusetzen und dementsprechend unter Beteiligung von Menschen mit Behinderung zu schulen sowie die individuellen Bahnsteighöhen beizubehalten, da die Züge entsprechend angeschafft wurden und damit eine wesentliche bessere bzw. selbstständigere Nutzung für mobilitätseingeschränkte Personen möglich ist. Die einschlägigen Bauvorschriften, wie u.a. die DIN 18040-3 in Verbindung mit der DIN 32984 und DIN 32975 sind einzuhalten und umzusetzen.

Ein weiteres wichtiges Thema ist die Infrastruktur der Toilettenanlagen an den Haltestationen und Bahnhöfen. Leider bieten zahlreiche Bahnhöfe in Deutschland keine öffentlichen Toiletten (mehr) an und wenn, sind diese meisten nicht barrierefrei bzw. in einem sehr schlechten Zustand. Vor allem für Fahrgäste mit Mobilitätseinschränkung ist es wichtig, dass barrierefreie Toiletten vorhanden sind und diese auch als solche nutzbar sind und nicht, wie in den meisten Fällen, zugestellt und/ oder defekt sind. Wir fordern deshalb den Ausbau von barrierefreien Toilettenanlagen, da dies letztendlich die Qualität des Reisens auf der Schiene deutlich erhöhen würde. Hier sollte an eine Kooperation mit den Kommunen gedacht werden, welche die Toilettenanlagen selbst betreiben dürften.

Vernetzung zum ÖPNV

Im Kontext zur Umsetzung der Barrierefreiheit im ÖPNV (gem. PBefG) ab dem 01.01.2022 muss eine Vernetzung zum Regional- und Fernverkehr sichergestellt werden. Vor allem der schienengebundene ÖPNV muss auf dieses Ziel vorbereitet werden, d.h. Bund, Länder und Kommunen müssen so zusammenarbeiten, dass das Zieldatum auch tatsächlich verwirklicht werden kann. Neben geeigneten Fahrzeugen ist auch die Haltestelleninfrastruktur barrierefrei auszulegen. Dabei sollen die Akteure vor Ort aktiv bereits in den Planungsprozess eingebunden werden.

Neue Wettbewerber

Grundsätzlich begrüßen wir den Wettbewerb auf der Schiene. Leider stellen wir fest, dass das Unternehmen FlixBus mit FlixBus nun Züge im Einsatz hat, die leider in keiner Weise barrierefrei sind. Fahrgäste mit einer körperlichen Behinderung und Rollstuhlnutzer/-innen werden von diesem neuen Angebot ausgeschlossen. Die Züge von FlixBus bestehen aus altem, nicht barrierefreien Wagenmaterial. Nur bei Neuzulassung werden die aktuellen Regeln der TSI PRM berücksichtigt, jedoch nicht bei der Genehmigung neuer Linien. Dadurch wird das Thema Barrierefreiheit ad absurdum geführt, wenn es keine gesetzlichen Regelungen gibt, dass neue Angebote ebenfalls der Barrierefreiheit verpflichtet sind.

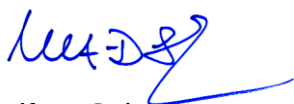
Wir fordern daher, dass das Eisenbahn-Bundesamt bei der Zulassung neuer Verkehrslinien den Aspekt der Barrierefreiheit als Kriterium verpflichtend aufnimmt. Bereits bestehende nicht barrierefreie Verkehrslinien wie z.B. von FlixBus und der

DB Interregio (Strecke: Hamburg – Berlin) dürfen in Zukunft nicht mehr so zugelassen werden. Weiter fordern wir, dass der Bestandsschutz für „altes“, nicht barrierefreies Wagenmaterial grundsätzlich aufgehoben oder zu mindestens befristet wird, um damit nicht dauerhaft Barrierefreiheit zu unterlaufen. Parallel dazu, sollte gesetzlich geregelt werden, dass der TÜV nicht nur die rein technischen Kriterien regelmäßig überprüft, sondern dies auch für das Kriterium Barrierefreiheit erfolgen sollte. Hinterlegt werden sollte dies mit der Möglichkeit, entsprechendes Fehlverhalten zu ahnden (Bußgeldtatbestand).

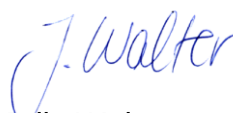
Nochmals: wir begrüßen den Wettbewerb auf der Schiene sehr, jedoch darf dieser nicht zu Lasten der Barrierefreiheit ausgetragen werden.

Wir danken Ihnen, dass wir hier eine Stellungnahme abgeben können und dass Sie uns zur Anhörung am 15. Oktober bei Ihnen eingeladen haben. Dort stehen wir Ihnen für weitere Fragen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen



Ulf-D. Schwarz
Geschäftsstellenleiter



Julia Walter
Referat für Barrierefreiheit

Stellungnahme zur Anhörung „Barrierefreiheit im Schienenverkehr“ im Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur im Deutschen Bundestag am 15. Oktober 2018

Einleitung

Mobilität gehört zu den Grundbedürfnissen der Menschen. Sie ermöglicht gesellschaftliche Teilhabe und gewährleistet die persönliche, soziale und berufliche Entwicklung jedes einzelnen. Vor dem Hintergrund arbeiten Bund, Ländern und Kommunen sowie die Unternehmen des Öffentlichen Personenverkehrs, die im VDV organisiert sind, stets an der Verbesserung von Mobilitätschancen für Menschen mit Behinderungen oder anderen Mobilitätsbeeinträchtigungen. So sind beim barrierefreien Umbau von Bussen und Bahnen sowie Verkehrsanlagen zwischenzeitlich erhebliche Fortschritte erzielt worden. Gemeinsam mit Forschung und Industrie sind vorbildliche technische Lösungen entwickelt worden. Bund und Länder flankieren dies durch verschiedene Finanzierungsregelungen und Förderinstrumentarien.

Dennoch besteht bei der barrierefreien Ausgestaltung von öffentlichen Verkehrsmitteln und -anlagen Nachholbedarf, zumal sich Ende 2012 Bund und Länder mit der Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes auf die Zielsetzung eines vollständig barrierefreien Umbaus des Nahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 verständigten. Zugleich stellt diese Zielsetzung die Unternehmen des Öffentlichen Personenverkehrs vor erhebliche Herausforderungen. Einerseits steht dies im Zusammenhang mit der Dauer von Planungs- und Genehmigungsverfahren, mit den Investitionszyklen bei Fahrzeugen und baulichen Anlagen und ferner mit verlässlichen Finanzierungsgrundlagen für einen barrierefreien Umbau. So darf davon ausgegangen werden, dass bei der weiteren Realisierung der Barrierefreiheit im Nahverkehr noch Gesamtinvestitionskosten in Höhe von rund 20 Mrd. Euro ausstehen.

Kurz: Ohne eine angemessene Gegenfinanzierung und Förderung durch die öffentliche Hand werden die Unternehmen des Öffentlichen Personenverkehrs nicht in der Lage sein, die Zielsetzung eines vollständig barrierefreien Umbaus des ÖPNV bis zum 1. Januar 2022 gem. PBefG umzusetzen.

Überblick über den barrierefreien Umbau bei Straßenbahnen

In Deutschland verkehren in über 60 Städten „Straßenbahnen“ in unterschiedlichster Ausprägung. Neben den U-Bahnen in Berlin, Hamburg, München und Nürnberg verkehren eine Vielzahl von Straßenbahnen als „Stadtbahn“ (Köln, Stuttgart, Hannover, Bielefeld etc.) mit Nieder-/Mittelflur- und/oder Hochflurfahrzeugen oder traditionell als „Straßenbahn“ im Straßenraum, z. B. in Berlin, Bremen, Freiburg oder Würzburg. Insgesamt verkehren in Deutschland ca. 6.700 BOStrab-Fahrzeuge, die ca. 6.200 BOStrab-Haltstellen mit insgesamt ca. 16.000 Bahnsteigkanten bedienen. Hier werden gegenwärtig folgende **Strategien** verfolgt:

- Vollständige Umstellung auf Niederflurstraßenbahnen (Mittel- bzw. Hochflurfahrzeuge sind bis zum Austausch im Einsatz, teilweise mit ergänztem barrierefreien Mittelteil bzw. Anhänger) mit angepasster Bahnsteighöhe (z. B. „überfahrbare Kap-Haltestelle bei Haltestellen in Straßenmittellage);

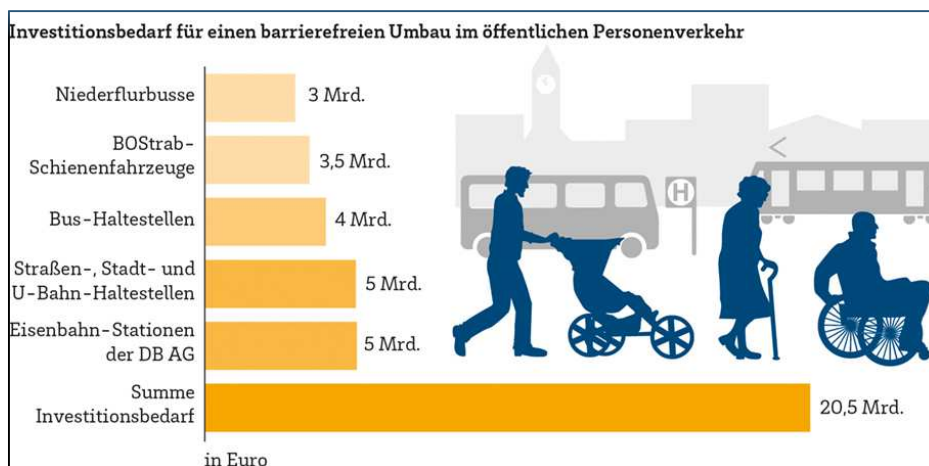
- Trennung des Netzes in einen hochflurigen (Hochflur-Stadtbahnen) und einen niederflurigen (Nieder-/Mittelflur-Stadt- bzw. Straßenbahnen) Bereich mit entsprechender Anpassung der Haltestellenhöhe (z. B. Bonn, Köln);
- vollständige Umstellung auf Hochflur-Straßenbahnen mit entsprechender Anpassung der Haltestellenhöhe (Stuttgart: 100 % umgebaut; Hannover: Klapptrittstufen noch an niedrigen Haltestellen erforderlich);
- Teilerhöhung sowie Kennzeichnung von Bahnsteigbereichen mit barrierefreiem Einstieg zum Mehrzweckbereich (z. B. Hamburger Hochbahn AG).

Als wesentlich schwieriger stellt sich die systemische Abstimmung von **Bahnsteig und Fahrzeugboden** in bestehenden Haltestellen dar, die keine geraden Bahnsteige aufweisen. Auch wenn nach der BOStrab der waagerechte Abstand zwischen Bahnsteigkante und Fahrzeugfußboden im ungünstigsten Fall (wie bei gekrümmten Haltestellen) in der Türmitte 25 cm nicht überschreiten darf: eine Barrierefreiheit kann damit nicht hergestellt werden. Deswegen verfolgen die BOStrab-Unternehmen in Deutschland das in der DIN 18040-3 empfohlene Maß von 5 cm Reststufe bzw. -spalte (zwischen Bahnsteig und Fahrzeugfußboden) beim Neubau bzw. Sanierung von BOStrab-Haltestellen. Allerdings besteht die Notwendigkeit, dass je nach Lage (Tunnel/ Straßenraum) und Bauausführung (gerade/gekrümmt) der Haltestellen unterschiedliche Konzepte verfolgt werden müssen. Da Straßenbahnen als Schnellverkehr mit attraktiven Takten verkehren, die zudem sehr geringe Haltestellenaufenthaltszeiten von in der Regel unter 15 Sekunden aufweisen, ist eine systemische Abstimmung zwischen Haltestelle und Fahrzeugfußboden (max. 5 cm Restspalt bei max. 5 cm Reststufe) handlungsleitend für Verkehrsunternehmen.

Obwohl fahrzeuggebundene Einstiegshilfen im Sinne des „**Design for all**“ nicht als barrierefreie Lösung angesehen werden kann, bieten Verkehrsunternehmen für eine Übergangszeit fahrzeuggebundene Einstiegshilfen an, auch wenn hierdurch Haltestellenaufenthaltszeiten verlängert und letztlich Taktverkehre gefährdet werden.

Hoher Investitionsbedarf für einen barrierefreien Umbau

Trotz dieser Initiativen mit Blick auf den Umbau von Haltestellen und die Anschaffung von neuen, zugänglichen Fahrzeugen, besteht immer noch ein erheblicher Investitionsbedarf für einen vollständigen barrierefreien Umbau. So haben VDV-eigene Berechnungen ergeben, dass allein für den Nahverkehr mit Bussen und Bahnen noch Gesamtinvestitionskosten in Höhe von 20,5 Milliarden Euro ausstehen.



Quelle: VDV-
Politikbrief 01.14

Zu vergleichbaren Ergebnissen kommt eine Studie des Deutschen Institutes für Urbanistik (difu). Hier wurde der Investitionsbedarf für den Bereich der Schienenbahnen im Nahverkehr gem. BOStrab (Fahrzeuge und Infrastruktur) in Höhe von ca. 8,5 Mrd. Euro ermittelt.

Diese vergleichsweise hohen Kosten hängen auch damit zusammen, dass der **Begriff „Barrierefreiheit“** bislang nicht abschließend definiert ist. Während vor Jahrzehnten der Begriff „Barrierefreiheit“ im Wesentlichen mit „Rollstuhlgerecht“ gleichgesetzt wurde, umfasst der Begriff heutzutage alle Menschen, die in jedweder Art in ihrer Mobilität eingeschränkt sind bzw. werden. Daher ist Konsens, dass bei der Umsetzung der Barrierefreiheit das Ziel „**Design for all**“ verfolgt wird.

Barrierefreie Reisekette

Darüber hinaus kommt der Vorabinformation für die Reiseplanung ein hoher Stellenwert zu. Denn insbesondere mobilitätseingeschränkte Menschen mit orthopädischen Hilfsmitteln sind auf eine durchgehend barrierefreie Reisekette angewiesen.

Fahrplanauskunftssysteme sind daher ein wichtiges Serviceangebot für Fahrgäste im Nah- und Fernverkehr. So berücksichtigen die Fahrplanauskunftssysteme teilweise bereits Anforderungen von mobilitätseingeschränkten Menschen. Neben der Änderung der Gehgeschwindigkeit bei Umsteigebeziehungen wird beispielsweise auch der Betriebszustand der Aufzüge oder die Sucheinstellung „keine festen Treppen benutzen“ mit einbezogen.

Um eine deutschlandweit durchgängige Fahrplanauskunft anzubieten, wurden die regionalen Fahrplanauskunftssysteme seit 1994 in ein bundesweites System integriert. Dieses Projekt wurde unter dem Namen „**DELFI**“ im Rahmen einer Kooperation der Bundesländer gestartet und vom Bundesverkehrsministerium im Rahmen von Forschungsprojekten gefördert. Die letzte Erweiterung („**DELFIplus**“) wurde unter besonderer Berücksichtigung mobilitätseingeschränkter Verkehrsteilnehmer gestartet. DELFIplus versteht sich als Vorhaben zur Erweiterung und Ertüchtigung von DELFI mit Blick auf künftige Anforderungen. Dies umfasst sowohl strategische und organisatorische Aspekte als auch inhaltliche und funktionale Fragestellungen bis hin zu konkreten Umsetzungen. Als wesentliches inhaltliches Thema dieses Forschungsprojektes ist die Auskunft zur Barrierefreiheit deutschlandweiter Verbindungen über DELFI und die Integration von Echtzeitdaten.

Bemerkenswert erscheint in diesem Zusammenhang ferner die laufende Vernetzungsinitiative **Mobility inside**, die vor über zwei Jahren gestartet worden ist. Diese brancheneigene Vernetzungsinitiative hat sich das Ziel gesetzt, für die Kunden ein durchgängiges Mobilitätsangebot zu schaffen; also einen deutschlandweiten Zugang zum ÖPNV jenseits aller Länder- und Verbundgrenzen. Jeder Fahrgast kann also in Zukunft die App seines Lieblings- oder Heimatverkehrsunternehmens bzw. -verbundes nutzen und bei allen Teilnehmern von Mobility inside durchgängig mit Bus, Bahn und ergänzenden Mobilitätsangeboten unterwegs sein. Ein nächster wichtiger Schritt ist dabei die im November 2018 geplante Vernetzung der Handyticketsysteme der Kölner Verkehrsbetriebe (KVB), der Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG) und des Rhein-Main-Verkehrsverbundes (RMV). Fahrgäste können dann also ab diesem Zeitpunkt mit der App ihres Heimatverkehrsunternehmens bzw. -verbundes auch in den anderen angeschlossenen Regionen fahren.