

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Fraktion der CDU/CSU – Drucksache 20/10209 –

Barrierefreies Reisen in Nah- und Fernverkehrszügen

Vorbemerkung der Fragesteller

Um die Teilhabe an Mobilität von behinderten und schwerbehinderten Personen in Deutschland zu ermöglichen, gibt es nach Ansicht der Fragesteller zahlreiche gesetzliche Regelungen sowie Unterstützungen. So können beispielsweise schwerbehinderte Personen (auch Kinder), die einen Schwerbehindertenausweis mit einer Wertmarke besitzen, den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) kostenlos benutzen (vgl. www.oepnv-info.de/freifahrt/unentgeltliche-befoerderung). Dies gilt in allen Nahverkehrszügen der Deutschen Bahn AG (DB AG; IRE, RE, FEX, MEX, RB und S-Bahnen), in Nahverkehrszügen anderer Eisenbahnunternehmen und auf Verbundstrecken in öffentlichen Verkehrsmitteln. Für den Nahbereich wurde hier bereits die gesetzliche Regelung in den §§ 228 bis 237 des Neunten Buches Sozialgesetzbuch (SGB IX) geschaffen. Prinzipiell gilt, für Fahrten im Fernverkehr (ICE bzw. IC) benötigen die Personen eine Fahrkarte (vgl. www.bahn.de/service/individuelle-reise/barrierefrei/verguenstigungen).

Allerdings gibt es nach Auffassung der Fragesteller zwei Ausnahmen: Fernverkehrszüge können kostenfrei genutzt werden, wenn sie für Fahrkarten des Verkehrsverbundes freigegeben sind (z. B. in Störungsfällen). Und auf einigen ausgewählten Strecken des Fernverkehrs gilt der Schwerbehindertenausweis mit Wertmarke als Fahrtberechtigung.

Aus Sicht der Fragesteller gibt es in Deutschland immer noch viele Hürden für schwerbehinderte Menschen, im Alltag mobil zu sein. Dies kann z. B. auch der Fall sein, wenn das Personal an Personenbahnhöfen und in Nah- sowie Fernverkehrszügen nicht ausreichend über die Rechte von Betroffenen Bescheid weiß. Aus diesem Grund wollen die Fragesteller den aktuellen Sachstand zum Reisen in Zügen für (schwer)behinderte Menschen erfragen.

1. Wie hoch sind die Ausgleichszahlungen des Bundes jährlich für die Erstattungen für schwerbehinderte Menschen für den Nahverkehr (bitte für die Jahre 2019, 2020, 2021, 2022 und 2023 einzeln tabellarisch aufzuführen)?

Folgende Ausgleichszahlungen nach § 231 Neuntes Buch Sozialgesetzbuch (SGB IX) wurden für die erfragten Kalenderjahre bislang (Stand: 5. Februar 2024) geleistet:

Kalenderjahr	Erstattungsleistungen in Euro (Vorauszahlungen und Schlusszahlungen)
2019	114 816 588,08
2020	160 462 031,64
2021	152 236 702,41
2022	130 018 887,87
2023	132 898 154,13

2. Wie hoch sind nach Kenntnis der Bundesregierung die Ausgleichszahlungen der Länder jährlich für die Erstattungen für schwerbehinderte Menschen für den Nahverkehr (bitte für die Jahre 2019, 2020, 2021, 2022 und 2023 einzeln tabellarisch aufzuführen)?

Hierbei handelt es sich um eine Zuständigkeit der Länder. Aus diesem Grund liegen der Bundesregierung hierzu keine Erkenntnisse vor.

3. Auf welchen Strecken des Fernverkehrs gilt der Schwerbehindertenausweis mit Wertmarke als Fahrtberechtigung (bitte die Eigenschaften der Strecken sowie Personenbahnhöfe nach Ländern aufgliedern)?

Es besteht nur in den Zügen des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) ein Anspruch, mit Schwerbehindertenausweis und Wertmarke unentgeltlich befördert zu werden.

Die Deutsche Bahn AG (DB AG) entscheidet in eigener unternehmerischer Verantwortung, welche Züge des Schienenpersonenfernverkehrs (SPFV) mit Fahrkarten des Nahverkehrs und somit auch mit Schwerbehindertenausweisen mit Wertmarken genutzt werden dürfen. Nach Auskunft der DB AG sind alle betroffenen Linien und Abschnitte im Internet unter folgendem Link aufgeführt: <https://www.bahn.de/service/individuelle-reise/fahrrad/nahverkehrsfrei> gabe.

4. Welche und wie viele Bahnhöfe an den Strecken sind barrierefrei?
 - a) Wenn nicht vollkommen barrierefrei, wie hoch ist der Prozentsatz der Barrierefreiheit der entsprechenden Personenbahnhöfe?

Die Fragen 4 und 4a werden gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Michael Theurer auf die Schriftliche Frage 88 auf Bundestagsdrucksache 20/10233 verwiesen.

- b) Welche Kriterien müssen erfüllt sein für freigegebene Fernverkehrszüge bei Störungsfällen (bitte alle Eigenschaften nennen)?

In Störungsfällen gelten grundsätzlich die allgemeinen fahrgastrechtlichen Regelungen.

5. Hat die Bundesregierung Kenntnis über den Betrieb der Servicestationen der DB-Station&Service bzw. Mobilitätshilfen an Personenbahnhöfen?
- a) Wenn ja, wie viele und welche Servicestationen sind jeden Tag 24 Stunden lang besetzt?

Die Fragen 5 und 5a werden gemeinsam beantwortet.

Nach Auskunft der DB AG ist an den Bahnhöfen Berlin Hbf, Berlin Ostbahnhof, Berlin Friedrichstraße, Hamburg Hbf, Hannover Hbf, Köln Hbf, Dortmund Hbf, Düsseldorf Hbf, Essen Hbf, München Hbf, Frankfurt/Main Hbf und Stuttgart Hbf eine DB-Information 24 Stunden am Tag besetzt.

- b) Wie viele und welche Bahnhöfe besitzen eine DB-Servicestation bzw. bieten Mobilitätshilfen an?

Nach Auskunft der DB AG wird an 89 Bahnhöfen eine DB-Information vorgehalten.

Die DB AG bietet an rund 260 Bahnhöfen einen Mobilitätsservice an. Eine Bahnhofliste der DB InfraGO AG ist unter der Internetadresse <https://www.bahn.de/service/individuelle-reise/barrierefrei/> einzusehen.

6. Wie beurteilt die Bundesregierung die Ausweitung der Wertmarken (ggf. gegen Aufpreis) für den Fernverkehr, um die Nutzung von ICE bzw. IC zu integrieren?
7. Wie beurteilt die Bundesregierung eine Ausweitung der Wertmarken (ggf. gegen Aufpreis) für den Fernverkehr, um die Nutzung von ICE bzw. IC zu integrieren, um z. B. zusätzliche Angebote bei regelmäßig überfüllten Nahverkehrszügen zu ermöglichen?
9. Steht die Bundesregierung zu einer möglichen Ausweitung der Wertmarken (ggf. gegen Aufpreis) für den Fernverkehr mit den Ländern in Kontakt, wenn nein, warum nicht, und wenn ja, in welchem Umfang und mit welchen Stellen in den Ländern?

Die Fragen 6, 7 und 9 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Ein Anspruch auf die unentgeltliche Beförderung im öffentlichen Personenverkehr ist den schwerbehinderten Menschen vorbehalten, die gehbehindert, außergewöhnlich gehbehindert, hilflos, gehörlos oder blind sind (Merkzeichen G, aG, H, Gl und Bl im Schwerbehindertenausweis); also den Menschen, die erheblich in ihrer Bewegungsfähigkeit im Straßenverkehr eingeschränkt sind (vgl. § 228 Absatz 1, § 229 Absatz 1 SGB IX). Diese Menschen sind auch dort auf öffentliche Verkehrsmittel angewiesen, wo Menschen ohne Behinderungen grundsätzlich noch zu Fuß gehen können. Zum Ausgleich dieses Nachteils erfasst die Freifahrtberechtigung öffentliche Verkehrsmittel des Nahverkehrs. Im Fernverkehr besteht dieser Nachteil jedoch nicht, da hier alle Menschen ein Verkehrsmittel benötigen. Aus diesem Grund ist eine Ausweitung der Freifahrt-

berechtigung auf den Fernverkehr nicht vorgesehen. Daher steht die Bundesregierung hierzu auch nicht mit den Ländern in Kontakt.

8. Wie beurteilt die Bundesregierung die Auslastung des Schienenpersonennahverkehrs im Hinblick auf die Mitnahme schwerbehinderter Menschen?

11. Sind der Bundesregierung konkrete Fälle bekannt, in denen schwerbehinderte Personen aufgrund der Überfüllung von Zügen nicht in der Lage waren, den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) zu nutzen?
 - a) Wenn nein, warum nicht?
 - b) Wenn ja, wie viele und welche Fälle sind der Bundesregierung bekannt (bitte nach Ländern und Strecken auflisten)?
 - c) Wenn ja, gibt es Strecken, an denen die Problematik gehäuft auftritt?
 - d) Wenn ja, welche Maßnahmen will die Bundesregierung ergreifen, um Menschen mit Schwerbehindertenausweis künftig eine reibungslose Nutzung des Nahverkehrs zu ermöglichen?
 - e) Wenn ja, steht die Bundesregierung mit den Ländern in Kontakt, um gemeinsame Lösungen für diese Problematik zu erarbeiten?
 - f) Wenn ja, steht die Bundesregierung mit Behindertenverbänden in Kontakt, um gemeinsame Lösungen für diese Problematik zu erarbeiten?
 - g) Wenn ja, auf welchen Strecken wurden hier bereits Verbesserungen zum Fahrplanwechsel durchgeführt?

Die Fragen 8 bis 11g werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Zuständig für den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) sind die Länder (und Kommunen) bzw. die von ihnen benannten Aufgabenträger.

Die Länder bzw. deren Aufgabenträger bestellen die Verkehrsleistungen bei den Verkehrsunternehmen und schließen mit diesen Verkehrsverträge ab. Der Bund ist in die Gestaltung des Angebots und die Abwicklung der Verkehre vor Ort nicht eingebunden.

Über die Auslastung des SPNV in Bezug auf die Mitnahme schwerbehinderter Menschen liegen der Bundesregierung daher keine Angaben vor.

Nach Auskunft der DB AG sind durch die Auslastung im SPNV keine grundsätzlichen Probleme für schwerbehinderte Fahrgäste erkennbar. In den Zügen der DB Regio AG gibt es demnach ausreichend ausgewiesene Bereiche für Reisende im Rollstuhl sowie Vorrangplätze, die für Menschen mit Behinderungen vorgehalten werden.

Die Bundesregierung hat keine Kenntnisse über konkrete Fälle, in denen schwerbehinderte Personen aufgrund der Überfüllung von Zügen nicht in der Lage waren, den SPNV zu nutzen.

10. Sieht die Bundesregierung eine Verschlechterung bei der Mitnahme von Menschen mit Schwerbehindertenausweis seit der Einführung des 49-Euro-Tickets im Hinblick auf eine höhere Auslastung von Zügen?
 - a) Wenn nein, warum nicht?
 - b) Wenn ja, wie wirkt sie der Verschlechterung entgegen?

Die Fragen 10 bis 10b werden gemeinsam beantwortet.

Das Deutschlandticket hat bereits jetzt die Tarifsystematik vereinfacht und die Attraktivität des ÖPNV erhöht. Es ermöglicht die deutschlandweite Nutzung des ÖPNV und ist damit ein wichtiger Beitrag, Mobilität attraktiver und erschwinglicher zu machen.

Die Bundesregierung hat keine Kenntnisse über eine Verschlechterung bei der Mitnahme von Menschen mit Schwerbehindertenausweis seit der Einführung des Deutschlandtickets.

12. Wie viele Fälle werden pro Jahr im Beschwerdemanagement der DB AG erfasst und bearbeitet, die sich auf Probleme im Zusammenhang mit Zugfahrten von Menschen mit Behinderungen und Schwerbehinderungen beziehen (bitte für die Jahre 2019, 2020, 2021, 2022 und 2023 einzeln aufschlüsseln)?

Nach Auskunft der DB AG werden wegen unterschiedlicher Erfassungen in den jeweiligen Kundendialogen keine Fallzahlen zu Kundeneingaben von Menschen mit Behinderungen als Steuerungskennzahl genutzt. Die in den Kundeneingaben oftmals enthaltenen Anregungen und Hinweise werden in den jeweiligen Fachbereichen der DB AG ausgewertet und vielfach auch im Zuge von Optimierungsmaßnahmen umgesetzt.

13. Wie ist die durchschnittliche Sitzplatzauslastung der Rollstuhlplätze in den Zügen des Fernverkehrs?

Nach Auskunft der DB AG lag die Reservierungsquote der Rollstuhlplätze in den ICE-Zügen im Jahr 2023 bei ca. 10 Prozent.

14. In wie vielen Fällen hat die Mobilitätsservice-Zentrale der Deutschen Bahn in den vergangenen fünf Jahren Hilfestellung bei barrierefreien Reisen leistet (bitte in die Ermittlung von Reiseverbindung bzw. Buchung, die Bereitstellung von Hilfeleistung für Ein- und Ausstieg, die Reservierungen von Sitzplatz für Rollstuhlplätze und den Gepäcktransport von zu Hause aufliefern)?

Nach Auskunft der DB AG erbrachten Service-Mitarbeitende in den letzten fünf Jahren folgende Unterstützungsleistungen bei Ein-, Um- und Ausstiegen am Bahnsteig:

2019: rund 876 000 Unterstützungen,
2020: rund 400 000 Unterstützungen,
2021: rund 457 000 Unterstützungen,
2022: rund 560 000 Unterstützungen,
2023: rund 594 000 Unterstützungen.

15. Sind seitens der DB AG für die Jahre 2024 und 2025 Maßnahmen geplant, um das barrierefreie Angebot im Bereich des Fernverkehrsparks für mobilitäts- und sinnesbeeinträchtigte Menschen zu erweitern, und wenn ja, welche (bitte im Einzelnen auflisten)?

Nach Auskunft der DB AG sind neu konzipierte Züge generell barrierefrei zugänglich. Bei der Spezifikation von Beschaffungsprojekten im Rahmen wettbewerbsrechtlich durchzuführender Anfragen wird ein ebenerdiger Einstieg von der Regelbahnsteighöhe von 0,76 m bei der Fahrzeugindustrie berücksichtigt.

Der ab Ende 2024 zur Zugflotte kommende ICE L gewährleistet an Bahnsteigen mit der Regelbahnsteighöhe von 0,76 m erstmals an allen Einstiegen einen niveaugleichen Zugang. Auch der Fahrzeuginnenraum wird auf nahezu kompletter Zuglänge ohne Stufen oder steile Rampen ausgeführt.

Dementsprechend werden bis zum Jahr 2025 rund 50 Prozent und bis zum Jahr 2030 mindestens zwei Drittel der Fahrzeuge im SPFV mit fahrzeuggebundenen Einstiegshilfen oder einem niveaugleichen Einstieg ausgestattet sein und so den Ein- und Ausstieg auch unabhängig von Servicepersonalen am Bahnhof ermöglichen.

Zu den Merkmalen der barrierefreien Ausstattung von Fernverkehrszügen gehören zudem:

- Ein taktiles Wegeleitsystem und taktile Sitzplatznummern,
- Haltegriffe an den Sitzen,
- Deckenmonitore im Fahrgastraum,
- großzügige Gepäckregale in Fußbodenhöhe,
- akustisches Türfindesignal für Menschen mit einer Sehbehinderung und
- höhenverstellbare Hubtische im Rollstuhlbereich.

16. Unternimmt die Bundesregierung Maßnahmen, um im Fern- und Nahverkehr die Bahnsteighöhen mit den unterschiedlichen Zugeinstiegshöhen zu synchronisieren, und wenn ja, welche?

Die DB AG hat zur Harmonisierung der Bahnsteighöhen in Deutschland das sowohl mit dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr als auch mit den Ländern abgestimmte „Bahnsteighöhenkonzept der DB AG“ als ein Regularium zu § 13 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung in ihre Bauvorschriften aufgenommen.

17. Bietet die DB AG für das bei ihr beschäftigte Personal Schulungen zur Barrierefreiheit und für die Sensibilisierung für die Belange von Menschen mit Behinderungen bzw. ist die Entwicklung entsprechender Schulungen in Planung?
- a) Wenn ja, in welchem Umfang sind diese Schulungsmaßnahmen?
 - b) Wenn ja, wie viele Schulungsmaßnahmen fanden 2023 statt?
 - c) Wenn nein, ist die Entwicklung entsprechender Schulungsmaßnahmen in Planung?

Die Fragen 17 bis 17c werden gemeinsam beantwortet.

Nach Auskunft der DB AG sind Sensibilisierungsmaßnahmen für die Belange von Menschen mit Behinderungen fester Bestandteil in der Funktionsausbildung des Personals für die Zugbetreuung bei der DB Fernverkehr AG.

Auch für Mitarbeitende in Reisezentren werden Schulungsmaßnahmen umgesetzt. Aktuell wird im Kurs „Fahrgastreue im Eisenbahnverkehr“ in einem Modul das Thema Hilfeleistungen für Menschen mit Behinderungen behandelt. Diese Module sind fester Bestandteil der Funktionsausbildung für Personal mit Quereinstieg im Reisezentrum.

Im Vordergrund stehen die Bedürfnisse und Herausforderungen von mobilitätseingeschränkten Reisenden. Das Personal lernt, die Fahrgäste mit Empathie zu betreuen und zu begleiten.

Es werden darüber hinaus folgende Kenntnisse vermittelt:

- Kenntnisse über verschiedene Arten von Mobilitätseinschränkungen und deren Auswirkungen auf die Orientierung.
- Barrieren identifizieren können, die mobilitätseingeschränkte Reisende bei der Orientierung beeinträchtigen könnten.
- Technologien und Hilfsmittel zur Unterstützung der Orientierung mobilitätseingeschränkter Reisender verstehen und anwenden können.
- Entwicklung von Kommunikationsfähigkeiten, um angemessen auf die Bedürfnisse mobilitätseingeschränkter Reisender eingehen zu können.
- Informationsmaterialien und Wegweiser so zu gestalten, dass sie für alle Reisenden, unabhängig von ihren Mobilitätsfähigkeiten, zugänglich und verständlich sind.
- Notfallmaßnahmen und Unterstützungsdienste für mobilitätseingeschränkte Reisende kennen um entsprechend reagieren können.

Im Jahr 2023 wurden 3500 Mitarbeitende der verschiedensten Berufsgruppen bei der DB Fernverkehr AG, DB Regio AG und DB InfraGO AG (z. B. Bordservice-Mitarbeitende, Mitarbeitende in Reisezentren, Kundenbetreuerinnen und -betreuer im Nahverkehr, Triebfahrzeugführerinnen und -führer, Auszubildende) geschult.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.