

# **Nationaler Umsetzungsplan der Bundesrepublik Deutschland**

zu den

**Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität bezüglich der  
Zugänglichkeit des Eisenbahnsystems der Union für Menschen mit  
Behinderungen und Menschen mit eingeschränkter Mobilität  
(TSI PRM, VO (EU) 1300/2014)**

gemäß Artikel 8 in Verbindung mit Anlage C der VO (EU) 1300/2014

**(Stand 06. März 2017)**

## Inhaltsverzeichnis

|  |    |
|--|----|
| 1 Kontext .....  | 3  |
| 1.1 Hintergrund (Zahlen und Fakten – Sozialdaten – Entwicklung der Mobilitätsbedürfnisse und –<br>einschränkungen) .....   | 3  |
| 1.2 Rechtlicher Hintergrund .....  | 3  |
| 1.3 Methodik für die Ausarbeitung der nationalen Umsetzungspläne (konsultierte Verbände,<br>konsultierte örtliche Verkehrsbehörden, Schnittstellen zu anderen nationalen Umsetzungsplänen<br>usw.) ..... | 5  |
| 2 Aktuelle Situation .....   | 5  |
| 2.1 Bestandsübersicht Personenbahnhöfe .....   | 5  |
| 2.2 Bestandsübersicht: Fahrzeuge .....   | 6  |
| 2.2.1 Fernverkehr .....  | 6  |
| 2.2.2 Nahverkehr .....   | 6  |
| 2.3 Bestandsübersicht: Betriebliche Regelungen .....   | 7  |
| 3 Strategiebestimmung .....  | 7  |
| 3.1 Einführung .....   | 7  |
| 3.2 Vorrangregelung (Anlage B VO (EU) 1300/2014) .....   | 8  |
| 3.3 Kriterien, nach denen Teilsysteme in dem Plan behandelt werden .....   | 9  |
| 3.3.1 Teilsystem Infrastruktur (Personenbahnhöfe) .....  | 9  |
| 3.3.2 Teilsystem Fahrzeuge .....   | 10 |
| 3.3.3 Schnittstelle Infrastruktur/Fahrzeug .....   | 10 |
| 4 Technische und betriebliche Mittel .....   | 11 |
| 4.1 Umfang der Umrüstung oder Erneuerung von Personenbahnhöfen und Fahrzeugen .....  | 11 |
| 4.2 Alle sonstigen Arbeiten zur Beseitigung von Zugangsbarrieren, die nicht unter Artikel 20 der<br>Richtlinie 2008/57/EG fallen .....   | 11 |
| 4.3 Einsatz betrieblicher Maßnahmen (Hilfeleistung) als Ausgleich für noch bestehende<br>Zugangsbarrieren .....  | 11 |
| 5 Finanzierung .....   | 12 |
| 5.1 Verweise auf vertragliche Vereinbarungen .....   | 12 |
| 5.1.1. Teilsystem Infrastruktur (Personenbahnhöfe) .....   | 12 |
| 5.1.2 Teilsystem Fahrzeuge .....   | 14 |
| 5.2 Sonstige Ressourcen .....  | 14 |
| 6 Folgemaßnahmen und Feedback .....  | 14 |
| 6.1 Aktualisierung des Anlagenverzeichnisses und Zielabgleich .....  | 14 |
| 6.2 Aktualisierung des Plans .....   | 14 |
| Abkürzungsverzeichnis .....  | 16 |

|   |    |
|---|----|
| Literatur- und Quellverzeichnis .....   | 17 |
| Anlage 1: Bestand Infrastruktur – DB Station&Service AG und DB RegioNetz Infrastruktur GmbH -<br>Stand Barrierefreiheit |    |
| Anlage 2: Bestand Fahrzeuge DB Fernverkehr AG - Stand Barrierefreiheit  |    |
| Anlage 3: Ausblick Bestand Fahrzeuge DB Fernverkehr AG für 2020 - Stand Barrierefreiheit                                |    |
| Anlage 4: Bestand Fahrzeuge DB Regio und DB RegioNetz Verkehrs GmbH - Stand Barrierefreiheit                            |    |

## 1 Kontext

### 1.1 Hintergrund (Zahlen und Fakten – Sozialdaten – Entwicklung der Mobilitätsbedürfnisse und –einschränkungen)

Das Statistische Bundesamt (Destatis) ermittelte 2013 anhand des Mikrozensus 10,2 Mio. Menschen mit einer amtlich anerkannten Behinderung. Der größte Teil davon, rd. 7,5 Mio., sind schwerbehinderte Menschen, 2,7 Mio. Menschen leben mit einer leichteren Behinderung. Gegenüber 2009 ist die Zahl der Menschen mit Behinderung um 7 % bzw. 673.000 Personen gestiegen. Nach dem Statistischen Bundesamt sind über 54 % aller schwerbehinderten Menschen 65 Jahre oder älter, die Altersgruppe zwischen 26 und 64 Jahren umfasst rd. 42 %.<sup>1</sup> Infolge der demographischen Entwicklung wird sich der Anteil älterer und mobilitätseingeschränkter Menschen an der Gesamtbevölkerung noch weiter erhöhen.

Körperliche Beeinträchtigungen sind mit 62 % der häufigste Behinderungsgrund: Bei 25 % der Personen sind die inneren Organe bzw. Organsysteme betroffen, bei 13 % Funktionseinschränkungen der Arme oder Beine, bei weiteren 12 % die Wirbelsäule oder der Rumpf. In 5 % der Fälle liegt Blindheit oder eine Sehbehinderung vor, wohingegen 4 % eine Schwerhörigkeit, Gleichgewichts- oder Sprachstörung aufweisen. Auf geistige oder seelische Behinderungen entfallen zusammen 11 % der Fälle, davon auf zerebrale Störungen 9 %. Bei den übrigen Personen (18 %) wird die Art der Behinderung nicht näher erläutert.<sup>2</sup>

Mangelnde Barrierefreiheit ist für die Betroffenen aufgrund ihrer Diversität ein Verlust von Teilhabe am gesellschaftlichen Leben. Gemäß einer Studie im Auftrag des BMWi<sup>3</sup> würden 48 % der mobilitätseingeschränkten Menschen bei zusätzlichen barrierefreien Angeboten häufiger reisen. Damit entgehen der Reisebranche in Deutschland jedes Jahr ca. 2,3 Mrd. Euro Umsatz. Eine EU-Studie der Universität Surrey im Jahr 2014 ergab, dass bis 2020 die Zahl der Reisen von mobilitätseingeschränkten Menschen in der EU auf 862 Mio. Reisen/Jahr steigen wird.<sup>4</sup>

### 1.2 Rechtlicher Hintergrund

Anhand der UN-Behindertenrechtskonvention (UN-BRK) lassen sich die wesentlichen rechtlichen Grundlagen ableiten, um Menschen mit Behinderungen einen gleichberechtigten Zugang zu Transportmitteln und Informationen zu gewährleisten. Hier sind insbesondere die Art. 9, 20 und 21 zu nennen, die allen Menschen das Recht auf eine unabhängige Lebensführung, persönliche Mobilität und Zugang zu Informationen zuschreiben. National unterstützt wird die Umsetzung dieser Anforderung u.a. mit dem NAP 2.0 (Nationaler Aktionsplan 2.0 der Bundesregierung zur UN-BRK), welcher einen Maßnahmenkatalog zum Abbau noch bestehender Hemmnisse für den Mobilitätsbereich vorsieht (z.B. das 3. Programm der DB

---

<sup>1</sup> Statistisches Bundesamt, 2013, <https://www.destatis.de/DE/ZahlenFakten/GesellschaftStaat/Gesundheit/Behinderte/BehinderteMenschen.html>.

<sup>2</sup> Statistisches Bundesamt, 2013, [https://www.destatis.de/DE/PresseService/Presse/Pressemitteilungen/2014/07/PD14\\_266\\_227.html](https://www.destatis.de/DE/PresseService/Presse/Pressemitteilungen/2014/07/PD14_266_227.html).

<sup>3</sup> Neumann, Peter et al. (2003): Ökonomische Impulse eines barrierefreien Tourismus für alle. Eine Untersuchung im Auftrag des BMWi.

<sup>4</sup> European Commission, DG Enterprise and Industry-GfK (2014): Economic Impact and travel patterns of Accessible Tourism in Europe. NeumannConsult and ProAsolutions, SL; Belgium, University of Surrey.

AG zur barrierefreien Gestaltung von Fahrzeugen und Personenbahnhöfen zur Optimierung der Reisekette für Menschen mit Behinderungen).<sup>5</sup>

Darüber hinaus verpflichtet das Behindertengleichstellungsgesetz des Bundes (BGG) in Verbindung mit der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) die Eisenbahnunternehmen, das Ziel einer möglichst weitreichenden Barrierefreiheit durch sogenannte „Programme“ gemäß § 2 Abs. 3 EBO zur Gestaltung von Fahrzeugen und Anlagen zu erreichen.

Bei der Aufstellung dieser Programme werden die nach § 13 Abs. 3 BGG anerkannten Verbände angehört. Detailfragen der anstehenden Umsetzungsmaßnahmen in den Bereichen Infrastruktur, Fahrzeuge, Information und Service werden so im partnerschaftlichen und konstruktiven Dialog mit Betroffenen vorgestellt und erörtert. Dadurch ist sichergestellt, dass mobilitätseingeschränkte Menschen ihre Kompetenz einbringen und die zu ergreifenden Maßnahmen an den spezifischen Bedürfnissen ausgerichtet werden können.

Die Programme sind von den Eisenbahnen über ihre Aufsichtsbehörden an das für das zentrale Zielvereinbarungsregister zuständige BMAS zu übersenden, wo sie für jedermann einsehbar sind.<sup>6</sup> Nur beispielhaft und keinesfalls abschließend seien hier u.a. die Deutsche Bahn AG (DB AG), die NordWestBahn GmbH, die Nord-Ostsee-Bahn GmbH, die Ostdeutsche Eisenbahn GmbH oder auch die Südwestdeutsche Verkehrs-Aktiengesellschaft genannt. Diese Programme bilden eine wichtige Grundlage für den vorliegenden Umsetzungsplan.

Beispielsweise legt die DB AG ihr Programm alle 5 Jahre neu auf und erstellt eine 5-Jahres-Bilanz zur Umsetzung des vorherigen. Dort gibt es derzeit drei Programme.<sup>7</sup> Die 5-Jahres-Bilanz zum 2. Programm aus dem NAP 1.0 sowie das 3. Programm, welches Maßnahmen-Bestandteil des NAP 2.0 ist, für den Zeithorizont 2016 – 2020 wurden am 27. September 2016 vom seinerzeitigen Vorstandsvorsitzenden der DB AG, Herrn Dr. Rüdiger Grube, unter Beisein von Enak Ferlemann, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, Verena Bentele, Beauftragte der Bundesregierung für die Belange von Menschen mit Behinderungen, sowie den an der Erstellung des Programms beteiligten Behindertenvertretern präsentiert.

Darüber hinaus werden die Regelungen der TSI PRM in das nationale Normenwerk integriert. Im Teilsystem Infrastruktur hat die DB Station&Service AG als Verantwortliche für rd. 5.400 Personenbahnhöfe die Anforderungen aus der TSI PRM in eine Bahn-Norm für das Bauen von Personenbahnhöfen eingearbeitet, und zwar in die DB-Richtlinienmodulreihe „*Ril 813 - Personenbahnhöfe planen*“. Dieses Bauregelwerk integriert neben den TSI – soweit z.B. bei funktionalen Anforderungen erforderlich – auch Regelungen aus europäischen oder nationalen Normen des barrierefreien Bauens (z.B. DIN 18040, DIN 32984). Einige Module der Ril 813 sind zugleich vom Eisenbahn-Bundesamt als anerkannte Regel der Technik eingeführte „*Eisenbahnspezifische Technische Baubestimmungen*“.

Des Weiteren besteht auch nach den Landesgleichstellungsgesetzen die Maßgabe der Schaffung von barrierefreiem Zugang zum (Schienen-)Personennahverkehr in Form von Vorgaben

---

<sup>5</sup> BMAS – NAP 2.0; [http://www.bmas.de/SharedDocs/Downloads/DE/PDF-Schwerpunkte/inklusion-nationaler-aktionsplan-2.pdf?\\_\\_blob=publicationFile&v=4](http://www.bmas.de/SharedDocs/Downloads/DE/PDF-Schwerpunkte/inklusion-nationaler-aktionsplan-2.pdf?__blob=publicationFile&v=4).

<sup>6</sup> BMAS – Zielvereinbarungsregister; <http://www.bmas.de/DE/Themen/Teilhabe-Inklusion/Zielvereinbarungen/Zielvereinbarungsregister/zielvereinbarungsregister.html>.

<sup>7</sup> DB AG - [https://www.bahn.de/p/view/service/barrierefrei/programm\\_der\\_db.shtml](https://www.bahn.de/p/view/service/barrierefrei/programm_der_db.shtml).

für Neu-, große Um- sowie Erweiterungsbauten öffentlich zugänglicher Verkehrsanlagen und für die Beschaffung neuer Beförderungsmittel.

In den Ländern wird überdies in den landesgesetzlichen ÖPNV-Gesetzen (Gesetze über den öffentlichen Personennahverkehr) ebenfalls die Anforderung der barrierefreien Ausgestaltung der Verkehrsinfrastruktur sowie der barrierefreien Fahrgastinformation gestellt. Auch in den grundsätzlich auf § 8 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) fußenden und in den ÖPNV-Gesetzen der Länder zumeist näher konkretisierten Nahverkehrsplänen finden sich zum Teil Regelungen zur Barrierefreiheit, welche nicht nur den ÖPNV, sondern auch den SPNV betreffen. Bei der Aufstellung der Nahverkehrspläne werden anerkannte Behindertenverbände im Wege der Anhörung beteiligt.

Bereits im Rahmen des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) ist nach § 3 Nr. 1 lit. d) bereits Grundvoraussetzung für die Förderung durch Finanzhilfen des Bundes, dass Vorhaben, die Eingang in entsprechende Programme finden sollen, die Belange behinderter und anderer Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigung berücksichtigen und den Anforderungen der Barrierefreiheit möglichst weitreichend entsprechen sollten. Bereits bei der Vorhabensplanung sind die zuständigen Behindertenbeauftragten oder –beiräte anzuhören.

### **1.3 Methodik für die Ausarbeitung der nationalen Umsetzungspläne (konsultierte Verbände, konsultierte örtliche Verkehrsbehörden, Schnittstellen zu anderen nationalen Umsetzungsplänen usw.)**

Der vorliegende Umsetzungsplan wurde auf Basis der eingangs genannten bestehenden Programme der Eisenbahnen erstellt. In einem ersten Schritt wurden Eisenbahnen und Eisenbahnverbände sowie die Bundesländer eingebunden. In einem zweiten Schritt wurden die betroffenen Interessenverbände konsultiert; dies erfolgte gebündelt über den Deutschen Behindertenrat als Dachorganisation in Deutschland.

Sowohl die Programmerstellung nach EBO als auch die Programmplanung nach GVFG zur Herstellung der Barrierefreiheit sehen eine Anhörung der Betroffenenverbände vor. Gleiches gilt für das Aufstellen der Nahverkehrspläne auf der Grundlage des PBefG i.V.m. ÖPNV-Gesetzen.

## **2 Aktuelle Situation**

### **2.1 Bestandsübersicht Personenbahnhöfe**

In der Anlage 1 findet sich eine Übersicht über sämtliche betriebenen Personenbahnhöfe, die im Eigentum der Eisenbahnen des Bundes (DB Station&Service AG und DB Netz AG inklusive DB RegioNetz Infrastruktur GmbH (RNI)) und im Eigentum nicht bundeseigener Eisenbahnen (NE) stehen.

Die DB Station&Service AG als größter Bahnhofsbetreiber betreibt aktuell ca. 5.400 Personenbahnhöfe, an denen Züge von rund 115 Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) halten und ca. 17 Mio. Reisende/Tag ein- und aussteigen. Zu den Personenbahnhöfen gehören rd. 9.300 Bahnsteige (davon bereits ca. 4.700 Bahnsteige mit taktilem Leitsystem für blinde und

sehbehinderte Menschen barrierefrei gestaltet<sup>8</sup>), ca. 2.000 Personenunterführungen und ca. 250 Überführungen. Die DB Station&Service AG betreibt zudem ca. 2.200 Aufzüge und 1.000 Fahrtreppen. An rd. 4.000 Stationen sind die Bahnsteige aus dem öffentlichen Verkehrsraum stufenfrei erreichbar.

Im Bereich der von nicht bundeseigenen Bahnhöfbetreibern betriebenen Bahnhöfen<sup>9</sup> verfügen ca. 75 % über einen stufenfreien Zugang aus dem öffentlichen Bereich. Gut 50 % der Bahnsteige sind mit taktilem Leitsystem ausgestattet.

Informationen zu weiteren Bauwerken und Ausstattungen der Eisenbahninfrastrukturbetreiber der DB AG sind im Infrastrukturzustands- und -entwicklungsbericht (IZB) zur Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) zu finden (u.a. Stufenfreiheit und Bahnsteighöhe).<sup>10</sup> Darüber hinaus finden sich Informationen u.a. zu Services und Anschlussmobilität für viele Stationen auf der DB Bahnhof live App bzw. der Internetseite: <http://www.bahnhof.de>.

## 2.2 Bestandsübersicht: Fahrzeuge

In den mit den Anlagen 2 bis 4 beigefügten Übersichten über die Fahrzeugbestände, die nachfolgend in Bezug genommen werden, bezeichnet die Begrifflichkeit „*weitgehend barrierefrei*“ modernisierte Fahrzeuge, bei denen die erneuerten Bereiche/Komponenten gemäß Anforderungen nach TSI PRM gestaltet wurden. „*Teilweise barrierefrei*“ beschreibt hingegen Bestandsfahrzeuge, in denen einzelne Elemente einer barrierefreien Gestaltung im Sinne der TSI PRM vorhanden sind.

### 2.2.1 Fernverkehr

Anlage 2 zeigt den gegenwärtigen barrierefreien Bestand im Fernverkehr (Stand 2015) auf. Im Fernverkehr sind ca. 20 % der Fahrzeuge vollständig barrierefrei gemäß TSI PRM, im Hochgeschwindigkeitsverkehr sind ca. 80 % und im IC-Verkehr mehr als 40 % teilweise barrierefrei; lediglich ein Drittel der IC-Wagen sind noch nicht barrierefrei.

Ein Ausblick auf die voraussichtliche Entwicklung des Bestands barrierefreier Fahrzeuge für den Fernverkehr aufgrund von Neubeschaffungs- und Modernisierungsarbeiten bis 2020 findet sich in Anlage 3.

### 2.2.2 Nahverkehr

Anlage 4 enthält eine Auflistung des gegenwärtigen Fahrzeugbestands im Schienenpersonennahverkehr (SPNV – Stand 2015). Dort sind inzwischen 60 - 70 % der Fahrzeuge mit fahrzeuggebundenen Einstiegshilfen, rollstuhlgerechten Toiletten und digitalen Informationssystemen ausgestattet.

Von allen im Nahverkehr betriebenen Fahrzeugen sind 7 % vollständig barrierefrei nach TSI PRM, 42 % sind weitgehend barrierefrei und 19 % teilweise barrierefrei.

---

<sup>8</sup> DB Themendienst – Services der Deutschen Bahn für Reisende mit Behinderungen / 2016 BP/NK.

<sup>9</sup> Zugrunde liegen die Daten von 11 Bundesländern

<sup>10</sup> EBA - Infrastrukturzustandsbericht;

[http://www.eba.bund.de/DE/Home/service\\_nodes/izb/izb\\_node.html;jsessionid=5672B5532F7B5AEEF5F5D12FFB3B9707.live2053](http://www.eba.bund.de/DE/Home/service_nodes/izb/izb_node.html;jsessionid=5672B5532F7B5AEEF5F5D12FFB3B9707.live2053).

Im Schienenpersonennahverkehr erfolgt die Vergabe von Verkehrsleistungen grundsätzlich im Wettbewerb. Im Rahmen der Ausschreibung definiert der Aufgabenträger die Anforderungen an die zu erbringenden Leistungen auch in Bezug auf die Fahrzeugausstattung. Neben der grundlegenden Angabe, ob zwingend Neufahrzeuge vorgegeben werden, können hierbei am Bedarf orientierte Anforderungen gestellt werden, welche auch über zwingende rechtliche Vorgaben hinausgehen können. Auch heute übertreffen im SPNV viele in den Fahrzeugen eingesetzte Komponenten zum Teil bereits die Standards der TSI PRM (z.B. deutlich größer dimensioniertes WC), da verschiedene Anforderungen seitens der Behindertenverbände schon in der Vergangenheit Berücksichtigung fanden. Bei der Neubeschaffung von Fahrzeugen ist die TSI PRM uneingeschränkt anzuwenden.

Das Vergabeverfahren im SPNV richtet sich u.a. maßgeblich nach Art der Leistung (S-Bahn, RE, RB usw.) und Traktion (Elektro, Diesel und Dieselelektrisch) sowie dem Umfang der Betriebsleistung pro Jahr (in Zug-Km). Wegen dieser Vielfalt kann nur der Umfang der zur Vergabe vorgesehenen SPNV-Leistungen laut „Wettbewerbsfahrplan der Aufgabenträger des SPNV“<sup>11</sup> (2016 bis 2030) abgeschätzt werden. Eine genaue Zahl der zukünftig eingesetzten einzelnen Fahrzeuge sowie deren spezifische Ausstattung (hier insbesondere Grad der TSI PRM-Konformität) ist prognostisch nicht hinreichend darstellbar.

### 2.3 Bestandsübersicht: Betriebliche Regelungen

Alle relevanten Informationen zum Zugang zu Bahnhöfen und Fahrzeugen können den entsprechenden nicht diskriminierenden Zugangsregeln für die Beförderung von mobilitätseingeschränkten Reisenden entnommen werden, die nach Art. 19 Abs. 1 der „*Fahrgastrechteverordnung für den Eisenbahnverkehr*“ (VO (EG) 1371/2007) durch EVU und Bahnhofsbetreiber unter aktiver Beteiligung von Behindertenvertretern zu erstellen sind.

Des Weiteren gibt es Leitfäden, die definieren, welche Hilfsmittel in den Zügen aufgrund der infrastrukturellen Voraussetzungen mitgenommen werden können und wie diese zu erkennen sind sowie Hinweise und Informationen zu Zugangs- und Mitnahmemöglichkeiten; z.B. der „*Leitfaden für die Mitnahme von orthopädischen Hilfsmitteln*“ der DB AG oder auch die Broschüre „*Barrierefrei unterwegs*“ des Nahverkehrsverbunds Schleswig-Holstein (nah.sh).

## 3 Strategiebestimmung

### 3.1 Einführung

Insbesondere vor dem Hintergrund zunehmender Alltagsmobilität und der demografischen Entwicklung nimmt die Realisierung von Barrierefreiheit einen hohen Stellenwert ein und hat unmittelbare Auswirkung nicht nur auf die Qualität, Einfachheit und Unkompliziertheit des Reisens sowohl für den Reisenden allgemein als auch im Besonderen für den mobil eingeschränkten Reisenden, sondern auch in wirtschaftlicher Hinsicht auf die Marktposition der Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreiber.

---

<sup>11</sup> BAG SPNV – Wettbewerbsfahrplan der Aufgabenträger des SPNV (Stand: 27.09.2016); <http://bag-spnv.de/files/bagspnv/downloads/BAG-SPNV%20Wettbewerbsfahrplan%202016.pdf>

### 3.2 Vorrangregelung (Anlage B VO (EU) 1300/2014)

Um barrierefreie Verkehrsangebote möglichst frühzeitig für viele Personen zu schaffen, erfolgt eine Vorrangregelung und eine Zielsetzung für den barrierefreien Ausbau insbesondere nach der Nutzungshäufigkeit von Stationen.

Im Einklang mit der TSI PRM 2008 (Entscheidung 2008/164/EU) und der befristeten Vorrangregelung in Anlage B der VO (EU) 1300/2014 kam bislang und kommt derzeit in Deutschland die „1.000-Reisenden-Regelung“ zur Anwendung.

Als Priorisierungsregelung des barrierefreien Ausbaus wurde die sogenannte „1.000-Reisende-Regelung“ für Bahnsteigzugänge verbindlich eingeführt und in Bahn-Norm Richtlinie 813 „Personenbahnhöfe planen“ (Stand 2012) wie folgt verankert:

*„Bei Personenbahnhöfen bis 1.000 Reisende pro Tag erfolgt bei Neu- und umfassenden Umbauten der Anlagen ebenfalls eine barrierefreie Gestaltung mit der Einschränkung, dass besonders aufwendige Ausbaumaßnahmen zur Stufenfreiheit der Bahnsteige über Aufzüge und lange Rampen zusätzlich zu Treppen nur bei besonderem Bedarf (z.B. Behinderteneinrichtung vor Ort) umgesetzt werden.“*

*Sind nach Aufgabenstellung zum Projekt/Maßnahmenbeschreibung aufgrund der 1.000-Reisende-Regelung keine Aufzüge oder Rampen zusätzlich zu Treppen vorgesehen, muss die Nachrüstbarkeit von Aufzügen oder Rampen für einen späteren Bedarf planerisch im Entwurf berücksichtigt werden.*

*Beim Umbau eines bestehenden Personenbahnhofs mit einem täglichen Reisendenaufkommen bis 1.000 Reisende pro Tag müssen keine Aufzüge oder Rampen zusätzlich zu Treppen vorgesehen werden, wenn ein vollständig barrierefrei erschlossener Personenbahnhof im Umkreis von maximal 50 km an der gleichen Strecke vorhanden ist.“*

Als Fazit aus den positiven Erfahrungen mit der Anwendung dieser Regelung bleibt festzustellen, dass sie bei entsprechender inhaltlicher Anpassung der Ril 813 „Personenbahnhöfe planen“ grundsätzlich für Deutschland als strategischer Maßstab für die Auswahlentscheidung bezüglich der Erneuerung/Umrüstung auch weiter geeignet ist. Auf Neubauten findet die TSI PRM, unabhängig von der Anzahl der Reisenden pro Tag, uneingeschränkte Anwendung.

Ziel dieser Priorisierungsregelung ist, mit einem vollständig barrierefreien Ausbau der Personenbahnhöfe mit mehr als 1.000 Reisenden je Tag die größtmögliche Zahl der Reisenden zu erfassen. Zwar werden von dieser Gruppe nur 33 % aller Bahnhöfe erfasst, mit einem Ausbau aber etwa 94 % der Reisenden je Tag erreicht. Daher wird in dieser Kategorie hochfrequentierter Personenbahnhöfe die Nachrüstung von zusätzlichen Aufzügen/Rampen im Zuge der Bahnsteigerneuerung weiter vorrangig erfolgen. Derzeit ist noch in gut einem Viertel der Personenbahnhöfe mit mehr als 1.000 Reisenden (entspricht 8 % aller Personenbahnhöfe) im Zuge der Erneuerung ein Teil der Bahnsteige mit zusätzlichen Aufzügen/Rampen auszurüsten und damit stufenfrei zugänglich zu machen. Damit können 14 % aller Reisenden je Tag zusätzlich erreicht werden, während bei einer Nachrüstung von erforderlichen Aufzügen/Rampen in der Gruppe der niedrig frequentierten Personenbahnhöfe mit bis höchstens 1.000 Reisenden je Tag lediglich 1 % der Reisenden erreicht würden. Die Fortsetzung der bisherigen Priorisierungsregelung für Erneuerung/Umrüstung von Bahnhöfen bedeutet so-

mit einer auf größtmöglichen Kundennutzen hin optimierten Investitionsstrategie. Bei einer gleichbleibenden Realisierungsquote von ca. 40 Bahnsteigen im Jahr wird diese Gruppe der stark frequentierten Bahnhöfe in ca. 15 Jahren vollständig barrierefrei ausgebaut sein. So werden die zur Verfügung stehenden Finanzmittel im Sinne des Reisenden und entsprechend anteilmäßig auch des mobil eingeschränkten Reisenden priorisiert, um das bestmögliche Kosten-Nutzen-Verhältnis der Investitionen zu erreichen.

Diese Priorisierungsregel gilt bis zu einer gegebenenfalls abweichenden Strategieentscheidung im Rahmen eines nachfolgenden Umsetzungsplans.

Die grundsätzliche Anwendung dieser Priorisierungsregel bedeutet nicht, dass kleinere Personenbahnhöfe mit bis zu 1.000 Reisenden je Tag von Um- und Ausbaumaßnahmen ausgenommen sind. Auch zukünftig wird bei besonderem Bedarf - wie bereits in der Vergangenheit - ebenfalls an Personenbahnhöfen mit höchstens 1.000 Reisenden je Tag der stufenfreie Ausbau mit Aufzügen oder Rampen im Rahmen von Bauprojekten umgesetzt. Im Zuge des „Zukunftsinvestitionsprogramms 2016 bis 2018 der Bundesregierung“ (ZIP) läuft ein Modernisierungsprogramm für die Herstellung der Barrierefreiheit in Stationen mit einer Reisendenzahl unter 1.000 pro Tag<sup>12</sup>. Das Teilprogramm ZIP ist bislang mit Bundesmitteln in Höhe von bis zu 80 Mio. Euro dotiert. Zusammen mit der obligatorischen 50%igen Komplementärfinanzierung pro teilnehmendes Land erreicht das Programm ein bundesweites Fördervolumen von 160 Mio. Euro. Um den Programmzeitpunkt zu verlängern und damit die Projektzahl zu vermehren, können die Bundesmittel primär und die jeweiligen Landesmittel dann in den Jahren 2019 und 2020 zum Einsatz kommen. Die Auswahl der Stationen orientiert sich an vorhandenen Bedarfsschwerpunkten im Einzugsgebiet der Verkehrsstation (z.B. Seniorenheim, Behindertenwerkstatt, Blindenschule etc.).

### 3.3 Kriterien, nach denen Teilsysteme in dem Plan behandelt werden

#### 3.3.1 Teilsystem Infrastruktur (Personenbahnhöfe)

Grundsätzlich sind bei Neu- oder Umbau eines Personenbahnhofs die Regelungen der TSI PRM einzuhalten. Wo diese im Rahmen der zulässigen Ausnahmetatbestände gemäß Nummer 7.2 des Anhangs der TSI PRM nicht zur Anwendung kommen, greifen nationale Vorschriften, die aber weitestgehend analog den Vorgaben der TSI PRM ausgestaltet sind.

Derzeit werden etwa 100 Bahnsteige in Personenbahnhöfen pro Jahr mit Maßnahmen zur Verbesserung der Barrierefreiheit erneuert bzw. umgerüstet. Dieses Niveau soll für die Laufzeit dieses Umsetzungsplans mindestens aufrechterhalten werden, vorbehaltlich der Verfügbarkeit entsprechender Finanzmittel.

Für den Bereich der größten Bahnhofsbetreiberin in Deutschland, der DB Station&Service AG, basiert das Bauprogramm zur Erneuerung und Umrüstung ihrer ca. 5.400 Personenbahnhöfe im Rahmen der oben genannten Priorisierung aufgrund des Reisendenaufkommens auf der Investitionsstrategie des „Anlagenmanagement Personenbahnhöfe“, wonach Bahnhofsanlagen dann erneuert werden, wenn diese technischen Bedarf aufweisen und die Nutzungsdauer erreicht ist. Die hierfür verfügbaren Bundesmittel sind in der LuFV festgelegt.

---

<sup>12</sup> Maßnahmenliste ZIP DB Station&Service AG – Zukunftsinvestitionsprogramm (ZIP); Arbeitspaket „Barrierefreiheit an kleinen Stationen“; [https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/Presse/zip-uebersicht.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/Presse/zip-uebersicht.pdf?__blob=publicationFile).

Die diesbezüglichen Planungsvorgaben für die Erneuerung bzw. Umrüstung von Personenbahnhöfen sind in der Richtlinie 813 der DB Station&Service AG geregelt, welche sämtliche Anforderungen der TSI PRM beinhaltet. Die Ril 813 ist Vertragsbestandteil sowohl der Planungsverträge als auch der Bauverträge. Damit ist sichergestellt, dass erneuerte bzw. umgerüstete Personenbahnhöfe der TSI PRM genügen und barrierefrei ausgebaut werden. Bereits mit der Aufgabenstellung wird überprüft, welche Maßnahmen zur Herstellung der Barrierefreiheit erforderlich sind und umgesetzt werden müssen. In Projekten zur Erneuerung bzw. Umrüstung von Personenbahnhöfen werden die Maßnahmen ergänzt, die die Anforderungen der TSI PRM erfüllen. Die Aufhöhung von Bahnsteigen, die Ausstattung stufenfreier Zugangsmöglichkeiten über Gehwege, Aufzüge oder Rampen, taktile Leitsysteme, Automatiktüren, Wetterschutz mit Sitzen, moderne Wegeleitung, dynamische Kundeninformationsanlagen oder ausreichende Beleuchtung etc. werden dann Bestandteil von diesen Projekten. Für jede dieser Maßnahmen wurden in den letzten Jahren standardisierte Lösungen entwickelt, die die Anforderungen der TSI PRM erfüllen.

Im Nahverkehr steht neben dem Anspruch der zügigen Herstellung von Barrierefreiheit an den von nichtbundeseigenen Eisenbahnen betriebenen Stationen, insbesondere der barrierefreie Ausbau von Knotenpunkten im Fokus.

### **3.3.2 Teilsystem Fahrzeuge**

Neufahrzeuge sowie umfangreich umgerüstete oder erneuerte Fahrzeuge müssen grundsätzlich der TSI PRM entsprechen.

#### Fernverkehr

Die in den Programmen der DB AG dargestellten Aspekte zur Erreichung einer weitgehenden Barrierefreiheit in Zügen der DB Fernverkehr AG werden sowohl bei Modernisierungsmaßnahmen als auch bei Fahrzeugbeschaffungsprojekten umgesetzt. So sind z.B. alle neu zu beschaffenden Fahrzeuge mit einer fahrzeuggebundenen Einstiegshilfe, akustischen Türfindesignalen und verbesserten Fahrgastinformationen ausgestattet, für sehbehinderte Fahrgäste wurde die Ausstattung durch ein taktiles Leitsystem deutlich verbessert. Diese Maßnahmen wurden z. B. bei den ICE 3-Zügen der Baureihe 407, dem ICE 4 und beim Intercity 2 umgesetzt.

#### Nahverkehr

Die Anforderungen an die Barrierefreiheit fließen in die Zugkonzeptionen für den Regionalverkehr ein. Die Fahrzeugkonzepte richten sich nach den Anforderungen der Aufgabenträger. Dies erfolgt im Rahmen der jeweiligen Verkehrsausschreibungen und damit in Abhängigkeit der Laufzeit der bestehenden Verkehrsverträge. Über die TSI PRM hinausgehende Investitionen in Barrierefreiheit sind möglich, wenn dies in den Verkehrsausschreibungen gefordert wird. Es ist ein stetig zunehmender Anteil an Fahrzeugen mit angepasster Höhe des Fahrzeugfußbodens (Niederflurfahrzeuge) zur Bedienung von Bahnsteigen ohne Höhendifferenz zu verzeichnen.

### **3.3.3 Schnittstelle Infrastruktur/Fahrzeug**

Harmonisierte Bahnsteighöhen entlang einer Nahverkehrsstrecke und gegebenenfalls differenziertere Höhen für die vom Nahverkehr angefahrenen Bahnsteige innerhalb von Knotenbahnhöfen sollen zwischen Aufgabenträgern und Betreibern der Personenbahnhöfe verein-

bart werden, um möglichst niveaugleiche Einstiegshöhen zu erreichen und den Bedarf für betriebliche Hilfestellungen beim Einstieg zu vermindern. Die mit Neubau/Umbau/Erneuerung angestrebte Zielhöhe orientiert sich dabei an der Bahnsteighöhe, bei der kurz- und mittelfristig die meisten Reisenden an einer Linie von einer einheitlichen Bahnsteighöhe profitieren. Diese kann dementsprechend 55 cm oder 76 cm oder 96 cm (S-Bahnsysteme, wenn dort ausschließlich Stadtschnellbahnen halten) betragen; die nationale Bahnsteigregelhöhe bei Neu- und Umbauten beträgt 76 cm. Besonderes Augenmerk erfahren dabei die Knotenbahnhöfe, an denen mehrere Linien zusammentreffen. Auch hier ist vorrangiges Ziel, mit der Festlegung der Bahnsteighöhen den zahlenmäßig größten Teil der Reisenden zu erreichen.

## **4 Technische und betriebliche Mittel**

### **4.1 Umfang der Umrüstung oder Erneuerung von Personenbahnhöfen und Fahrzeugen**

Zur Erreichung einer weitgehenden Barrierefreiheit in Zügen werden die geltenden Normen wie die TSI PRM sowohl bei Fahrzeugbeschaffungsprojekten als auch bei Redesign-Maßnahmen berücksichtigt. Unter den aktuellen Randbedingungen wird derzeit die Barrierefreiheit im Zuge von Erneuerung bzw. Umrüstung an durchschnittlich 100 Personenbahnhöfen im Jahr verbessert. Hierunter fällt auch die Erhöhung der noch immer bestehenden fast 4.000 (ca. 41 %) Bahnsteige, die Höhen unter 38 cm aufweisen.

### **4.2 Alle sonstigen Arbeiten zur Beseitigung von Zugangsbarrieren, die nicht unter Artikel 20 der Richtlinie 2008/57/EG fallen**

Wenn kein Inbetriebnahme-Genehmigungsverfahren nach der Transeuropäischen Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung (TEIV) erforderlich ist, wird für alle ca. 5.400 Personenbahnhöfe der DB Station&Service AG die Bahn-Norm Ril 813 „Personenbahnhöfe planen“ angewendet. Hier gelten die gleichen Anforderungen wie in der TSI PRM.

### **4.3 Einsatz betrieblicher Maßnahmen (Hilfeleistung) als Ausgleich für noch bestehende Zugangsbarrieren**

Durch die geeignete Anpassung von Infrastruktur und Fahrzeugen sollen mobilitätseingeschränkte Personen immer mehr in die Lage versetzt werden, die Verkehrsmittel eigenständig zu benutzen, ohne hierfür Hilfeleistungen in Anspruch nehmen zu müssen.

Alle relevanten Informationen zum Zugang zu Bahnhöfen und Fahrzeugen können den entsprechenden nicht diskriminierenden Zugangsregeln für die Beförderung von mobilitätseingeschränkten Reisenden, die nach Art. 19 Abs. 1 der Fahrgastrechteverordnung für den Eisenbahnverkehr (VO (EG) 1371/2007) durch EVU und Bahnhofsbetreiber unter aktiver Beteiligung von Behindertenvertretern zu erstellen sind, entnommen werden. In Bezug auf die von der DB Station&Service AG und der DB RegioNetz Infrastruktur GmbH betriebenen Bahnhöfe und Haltestationen findet sich jeweils in einer Anlage zu den Zugangsregeln der Bahnhofsbetreiber eine Übersicht, zu welchen Servicezeiten vorangemeldete und spontane Hilfeleistungen möglich sind.<sup>13</sup>

---

<sup>13</sup> DB AG - [www.bahn.de/fahrgastrechte](http://www.bahn.de/fahrgastrechte).

Die betrieblichen Maßnahmen zum Ausgleich von Zugangsbarrieren umfassen auch die Organisation von Hilfeleistungen beim Ein-, Um- und Ausstieg durch das EVU sowie zum Teil auch Hilfe rund um die Fahrkartenbuchung.

So bietet z.B. die Mobilitätsservice-Zentrale (MSZ), welche von der DB Vertrieb GmbH betrieben wird, die Organisation eines persönlichen Ein-, Um- und Aussteigeservices an, aber darüber hinausgehend auch eine an den Bedürfnissen der Zielgruppe orientierte Reiseauskunft sowie die Möglichkeit der Buchung von Fahrkarten und Sitzplatzreservierungen.

Im Schienenpersonennahverkehr sind überdies vielfach Servicetelefone bei den einzelnen EVU eingerichtet, über die Informationen zur Barrierefreiheit sowie Hilfeleistung für mobilitätseingeschränkte Personen für den Ein- und Ausstieg in das Fahrzeug des betroffenen Bahnunternehmens angefordert werden können. Auch werden zum Teil Broschüren mit umfassenden Informationen zum barrierefreien Reisen im Nahverkehr – einschließlich des SPNV – zur Verfügung gestellt.

Auch auf den Internetseiten der meisten EVU finden sich Informationen und Hinweise zum barrierefreien Reisen sowie teilweise auch bereits die Möglichkeit der Anmeldung einer benötigten Hilfeleistung.

## 5 Finanzierung

### 5.1 Verweise auf vertragliche Vereinbarungen

#### 5.1.1. Teilsystem Infrastruktur (Personenbahnhöfe)

Der barrierefreie Ausbau der Personenbahnhöfe wird in der Regel als Finanzierungsmix aus öffentlichen Zuschüssen und Eigenmitteln finanziert. Beispielsweise hat die DB Station&Service AG im Jahr 2015 insgesamt 533 Mio. Euro brutto investiert, um Personenbahnhöfe zu erneuern und zu modernisieren – einschließlich der Maßnahmen zur Barrierefreiheit. Ca. 0,1 % davon wurden mit Mitteln der Europäischen Union (EFRE, TEN) finanziert, weitere ca. 56 % vom Bund (LuFV, GVFG, BSWAG etc.), ca. 29 % von Ländern, Aufgabenträgern und Kommunen (Rahmenvereinbarungen, GVFG) und ca. 15 % mit Eigenmitteln der DB Station&Service AG. Weitere Informationen zur Finanzierung von Baumaßnahmen an Personenbahnhöfen finden sich auf der Internetseite der DB AG.<sup>14</sup>

Bei der Finanzierung im SPNV in den Ländern werden im Rahmen des Finanzierungsmixes neben Mitteln aus den Länderhaushalten und Eigenmitteln der Infrastrukturbetreiber auch vom Bund zur Verfügung gestellte Regionalisierungsmittel aus dem RegG eingesetzt.

#### Mittel zur Finanzierung der Infrastruktur:

Die **LuFV** wird regelmäßig neu zwischen den Eisenbahninfrastrukturunternehmen und dem Bund verhandelt. Die Laufzeit der aktuell gültigen LuFV erstreckt sich von 2015 bis 2019. Auf die Erneuerung und Modernisierung der Personenbahnhöfe der DB Station&Service AG ent-

---

<sup>14</sup> DB AG – Baumaßnahmen;

[http://www.deutschebahn.com/de/bahnwelt/bauen\\_bahn/Bauen\\_an\\_Personenbahnhoefen/Finanzierung\\_von\\_Baumassnahmen/](http://www.deutschebahn.com/de/bahnwelt/bauen_bahn/Bauen_an_Personenbahnhoefen/Finanzierung_von_Baumassnahmen/).

fallen ca. 308 Mio. Euro/Jahr. Einen aktuellen Überblick für das Investitionsgeschäft im Bestandsnetz zeigt der jährliche IZB.<sup>15</sup>

Die DB Station&Service AG hat mit 10 der 16 Bundesländer zum Teil mehrere mehrjährige Rahmenvereinbarungen über die gemeinsame Finanzierung von Modernisierungsmaßnahmen an einer Vielzahl von Bahnhöfen geschlossen: Baden-Württemberg, Bayern, Hamburg, Hessen, Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen, Nordrhein-Westfalen, Rheinland-Pfalz, Saarland, Sachsen-Anhalt. Die insgesamt 14 existierenden Rahmenvereinbarungen umfassen ein Gesamtvolumen von ca. 1.900 Mio. Euro. Die Mittel werden voraussichtlich bis 2025 verausgabt. Das Gesamtvolumen enthält sowohl Landesmittel als auch LuFV-Mittel, kommunale Mittel und Eigenmittel. Der Anteil der Landes- und kommunalen Mittel beträgt rund 780 Mio. Euro (u.a. Mittel aus Entflechtungsgesetz/GVFG). Insbesondere in den Ländern ohne Rahmenvereinbarungen fördern Länder und/oder Aufgabenträger notwendige Aus- und Neubaumaßnahmen per Einzelvereinbarung.

Aus dem Bedarfsplan für die Bundesschienenwege werden nach dem BSWAG dringliche Baumaßnahmen zum Ausbau des Bestandsnetzes für den Fern- und Güterverkehr mit BSWAG-Mitteln finanziert. Auch der Nahverkehr profitiert davon. Personenbahnhöfe entlang der Ausbaustrecken werden auch aus diesem Finanzierungstopf finanziert. Gemäß der Grundsatzentscheidung der Bundesregierung ist dafür Sorge zu tragen, dass sich im Zuge von Aus- und Neubaumaßnahmen des Bedarfplans Schiene die Stufenfreiheit der Infrastruktur auch kleiner Verkehrsstationen mit weniger als 1.000 Reisenden pro Tag nicht verschlechtert (Verschlechterungsverbot).

#### **Finanzierung der Eisenbahninfrastrukturunternehmen der DB AG (Eigenmittel)**

15 % des jährlichen Investitionsvolumens in die 5.400 von der DB Station&Service AG betriebenen Personenbahnhöfe trägt die DB Station&Service AG aus Eigenmitteln.

Durch das Gesetz zur Entflechtung von Gemeinschaftsaufgaben und Finanzhilfen steht den Ländern bis Ende 2019 jährlich ein Betrag von 1,3355 Mrd. Euro aus dem Haushalt des Bundes zu. Die Mittel sind für Investitionen zweckgebunden und können u.a. zur Finanzierung von Investitionen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden eingesetzt werden. Das GVFG-Bundesprogramm zur Förderung von Bau und Ausbau von Verkehrswegen gilt für Projekte mit zuwendungsfähigen Kosten über 50 Mio. Euro von Straßenbahnen, Hoch- und Untergrundbahnen sowie Bahnen besonderer Bauart, nicht bundeseigene Eisenbahnen und Infrastrukturprojekte für Schienenpersonennahverkehr der DB AG in Verdichtungsräumen. Dafür stellt der Bund ein Investitionsvolumen von 332,56 Mio. Euro/Jahr bereit. Im Bereich der Eisenbahn werden über das GVFG-Bundesprogramm ausschließlich Maßnahmen zum Aus- und Neubau regionaler Netze finanziert, wie z.B. die S-Bahn Rhein-Neckar im Großraum zwischen Mannheim, Ludwigshafen und Heidelberg. Die Fortführung des 2019 auslaufenden GVFG-Bundesprogramms ist geplant, jedoch ist derzeit das Gesetzgebungsverfahren hierzu noch nicht abgeschlossen. In den Landesprogrammen finden sich überwiegend kleinere und kurzfristig umsetzbare Maßnahmen wieder, die auch Bestandteil von Rahmenvereinbarungen sind.

---

<sup>15</sup> EBA - Infrastrukturzustands- und entwicklungsbericht (IZB);  
[http://www.eba.bund.de/DE/Home/service\\_nodes/izb/izb\\_node.html](http://www.eba.bund.de/DE/Home/service_nodes/izb/izb_node.html)

### 5.1.2 Teilsystem Fahrzeuge

Im öffentlichen Schienenpersonennahverkehr erfolgt die Finanzierung der Fahrzeugbeschaffung durch den Aufgabenträger zum Teil entweder direkt oder im Ergebnis indirekt über das Bestellerentgelt für Verkehrsleistungen. Auch hier können Fördergelder, z.B. aus dem RegG einfließen. Die Umbaukosten bei Gebrauchtfahrzeugen werden im Rahmen der Angebotskalkulation eingepreist.

Im Fernverkehr werden die Anforderungen aus der EG-Prüfung bzw. der TSI PRM eigenfinanziert für Neufahrzeuge umgesetzt. Zusätzlich werden im Rahmen größerer Umbauten/Redesigns von Bestandsfahrzeugen Möglichkeiten zur Erfüllung der TSI PRM-Anforderungen geprüft und ggf. berücksichtigt.

## 5.2 Sonstige Ressourcen

Die Bundesregierung hat die zusätzlichen Mittel des ZIP auch dafür genutzt, einen Planungsvorrat im Bereich Barrierefreiheit von Verkehrsstationen aufzubauen. Charakteristisch für dieses ZIP-Teilprogramm ist es, einen Vorrat an Planungen in Reserve zu nehmen, um dann, wenn relativ kurzfristig zusätzliche Mittel wie z.B. in Form eines weiteren ZIP zur Verfügung stehen, sehr schnell in die Bauphase eintreten zu können. Sonderprogramme, die der Haushaltsgesetzgeber durch Bereitstellung zusätzlicher Mittel ermöglicht und mit einer relativ kurzen Laufzeit versieht, können so noch erfolgreicher und umfassender umgesetzt werden.

## 6 Folgemaßnahmen und Feedback

### 6.1 Aktualisierung des Anlagenverzeichnisses und Zielabgleich

Eine Aktualisierung des Anlagenverzeichnisses und ein Zielabgleich werden künftig entsprechend der europäischen Vorgaben regelmäßig realisiert werden.

Das künftig dem nationalen Umsetzungsplan zugrunde liegende Bestandsregister wird gemäß Artikel 7 VO (EU) Nr. 1300/2014 mit Daten über neue Infrastrukturen und Fahrzeuge sowie über Erneuerungs- und Umrüstungsarbeiten an bestehenden Infrastrukturen und Fahrzeugen regelmäßig aktualisiert. Bis zu dessen Einrichtung erfolgt die Vorhaltung der Daten anhand national nutzbarer Datenbanken.

Merkmale zur Barrierefreiheit von Personenbahnhöfen werden in mehreren Internet-Auftritten dargestellt.<sup>16</sup> Die Daten zur Bahnhofssuche der DB Station&Service AG werden monatlich aktualisiert. Weitere Daten zur Barrierefreiheit werden einmal jährlich aktualisiert.<sup>17</sup>

### 6.2 Aktualisierung des Plans

Die nationalen Umsetzungspläne haben gemäß Artikel 8 VO (EU) Nr. 1300/2014 eine Laufzeit

---

<sup>16</sup>DB Station&Service AG; <http://www.bahnhof.de/bahnhof-de/start.html>.

<sup>17</sup> DB AG -

[http://www.deutschebahn.com/de/geschaefte/infrastruktur/bahnhof/barrierefreiheit/4413596/Statistiken\\_Barierefreiheit.html?start=0&itemsPerPage=10](http://www.deutschebahn.com/de/geschaefte/infrastruktur/bahnhof/barrierefreiheit/4413596/Statistiken_Barierefreiheit.html?start=0&itemsPerPage=10).

von mindestens zehn Jahren und werden regelmäßig, mindestens jedoch alle fünf Jahre, aktualisiert. Dieser Maßgabe folgend wird die nächste Aktualisierung spätestens zum Jahr 2022 erfolgen.

## Abkürzungsverzeichnis

|              |   |
|--------------|---|
| BAG SPNV     | Bundesarbeitsgemeinschaft Schienenpersonennahverkehr  |
| BGG          | Behindertengleichstellungsgesetz des Bundes   |
| BMAS         | Bundesministerium für Arbeit und Soziales   |
| BMWi         | Bundesministerium für Wirtschaft und Energie  |
| DB AG        | Deutsche Bahn AG  |
| BSWAG        | Bundesschienenwegeausbaugesetz  |
| EBO          | Eisenbahnbau- und betriebsordnung   |
| EFRE         | Europäischer Fonds für Regionale Entwicklung  |
| ELTB         | Eisenbahnspezifische Liste Technischer Baubestimmungen  |
| EU           | Europäische Union   |
| EVU          | Eisenbahnverkehrsunternehmen  |
| GVFG         | Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz   |
| IZB          | Infrastrukturzustands- und entwicklungsbericht  |
| LuFV         | Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung  |
| MSZ          | Mobilitätsservice-Zentrale  |
| NAP          | Nationaler Aktionsplan zur UN-BRK   |
| NIP          | Nationaler Implementierungsplan zur TSI PRM   |
| ÖPNV         | Öffentlicher Personennahverkehr   |
| ÖPNV-Gesetze | Gesetze über den öffentlichen Personennahverkehr  |
| PBefG        | Personenbeförderungsgesetz  |
| RB           | Regionalbahn  |
| RE           | Regionalexpress   |
| RegG         | Regionalisierungsgesetz   |
| Ril 813      | DB-Richtlinie 813 – Personenbahnhöfe planen   |
| RNI          | DB RegioNetz Infrastruktur GmbH   |
| SPNV         | Schienenpersonennahverkehr  |
| TEIV         | Transeuropäische Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung   |
| TEN          | Transeuropäisches Netz  |
| TSI PRM      | Technische Spezifikation Interoperabilität für Menschen mit Behinderung und eingeschränkter Mobilität - VO (EU) 1300/2014 |
| UN-BRK       | UN-Behindertenrechtskonvention  |
| ZIP          | Zukunftsinvestitionsprogramm der Bundesregierung  |

## Literatur- und Quellverzeichnis

BAG SPNV – Wettbewerbsfahrplan der Aufgabenträger des SPNV (Stand: 27.09.2016);  
<http://bag-spnv.de/files/bagspnv/downloads/BAG-SPNV%20Wettbewerbsfahrplan%202016.pdf>

BMAS - NAP 2.0; [http://www.bmas.de/SharedDocs/Downloads/DE/PDF-Schwerpunkte/inklusion-nationaler-aktionsplan-2.pdf?\\_\\_blob=publicationFile&v=4](http://www.bmas.de/SharedDocs/Downloads/DE/PDF-Schwerpunkte/inklusion-nationaler-aktionsplan-2.pdf?__blob=publicationFile&v=4)

BMAS - Zielvereinbarungsregister; <http://www.bmas.de/DE/Themen/Teilhabe-Inklusion/Zielvereinbarungen/Zielvereinbarungsregister/zielvereinbarungsregister.html>

BMVI - Maßnahmenliste ZIP DB Station&Service AG – Zukunftsinvestitionsprogramm (ZIP); Arbeitspaket „Barrierefreiheit an kleinen Stationen“;  
[https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/Presse/zip-uebersicht.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/Presse/zip-uebersicht.pdf?__blob=publicationFile)

DB AG - DB Themendienst - Services der Deutschen Bahn für Reisende mit Behinderungen / 2016 BP/NK; [https://www.bahn.de/p/view/mdb/bahnintern/zielgruppen\\_-\\_msc/handicap/zugangsregeln\\_leitfaden/mdb\\_220861\\_td\\_db\\_barrierefrei\\_final\\_2016.pdf](https://www.bahn.de/p/view/mdb/bahnintern/zielgruppen_-_msc/handicap/zugangsregeln_leitfaden/mdb_220861_td_db_barrierefrei_final_2016.pdf)

DB AG - Programme der DB AG zur Barrierefreiheit;  
[https://www.bahn.de/p/view/service/barrierefrei/programm\\_der\\_db.shtml](https://www.bahn.de/p/view/service/barrierefrei/programm_der_db.shtml)

DB AG - DB Station&Service AG - Bahnhofsuche; <http://www.bahnhof.de/bahnhof-de/start/>

DB AG - Fahrgastrechte; [www.bahn.de/fahrgastrechte](http://www.bahn.de/fahrgastrechte)

DB AG – Baumaßnahmen Infrastruktur;  
[http://www.deutschebahn.com/de/bahnwelt/bauen\\_bahn/Bauen\\_an\\_Personenbahnhoefen/Finanzierung\\_von\\_Baumassnahmen/](http://www.deutschebahn.com/de/bahnwelt/bauen_bahn/Bauen_an_Personenbahnhoefen/Finanzierung_von_Baumassnahmen/)

DB AG - weitere Informationen zur Barrierefreiheit;  
[http://www.deutschebahn.com/de/geschaefte/infrastruktur/bahnhof/barrierefreiheit/4413596/Statistiken\\_Barrierefreiheit.html?start=0&itemsPerPage=10](http://www.deutschebahn.com/de/geschaefte/infrastruktur/bahnhof/barrierefreiheit/4413596/Statistiken_Barrierefreiheit.html?start=0&itemsPerPage=10)

EBA - Eisenbahnspezifische Liste Technischer Baubestimmungen (ELTB) des Eisenbahn Bundesamtes;  
[http://www.eba.bund.de/DE/SubNavi/Recht/VerwVorschriften/ELTB/ELTB\\_node.html](http://www.eba.bund.de/DE/SubNavi/Recht/VerwVorschriften/ELTB/ELTB_node.html)

European Commission, DG Enterprise and Industry-GfK (2014): Economic impact and travel patterns of Accessible Tourism in Europe. NeumannConsult and ProAsolutions, SL; Belgium, University of Surrey;  
<http://ec.europa.eu/DocsRoom/documents/5566/attachments/1/translations/>

Neumann, Peter et al. (2003): Ökonomische Impulse eines barrierefreien Tourismus für Alle. Eine Untersuchung im Auftrag des Bundesministeriums für Wirtschaft und Arbeit.

Kurzfassung der Untersuchungsergebnisse. Dokumentation 526. Herausgegeben von Bundesministerium für Wirtschaft und Arbeit. Berlin. Münster. S. 10f und S. 23f;  
<http://www.bmwi.de/EN/Service/publications,did=29680,render=renderPrint.html>

RiL 813 - Richtlinienfamilie 813 „Personenbahnhöfe planen“, insbesondere die Richtlinien-  
gruppen 813 02 „Bahnsteige und ihre Zugänge“ und 813 03 „Wegeleit- und Informationssys-  
teme“ (Stand 01.05.2012) Herausgeber: DB Station&Service AG bzw. Bezug über DB Kom-  
munikationstechnik GmbH, I.CVM 4, Kriegsstraße 136, 76133 Karlsruhe

Statistisches Bundesamt (Destatis) (2013), veröffentlicht im Internet unter:  
<https://www.destatis.de/DE/ZahlenFakten/GesellschaftStaat/Gesundheit/Behinderte/Tabellen/GeschlechtBehinderung.html> vom 27.11.2015

Anlage 1: Bestand Infrastruktur - Personenbahnhöfe (gesamt) - Stand Barrierefreiheit

|  | <b>gesamt*</b> |
|--|----------------|
|  |                |
| <b>Personen-Bf gesamt</b>  | <b>5.930</b>   |
| davon stufenfreier Zugang  | 4.419          |
| davon mit gesamthaft erhöhten Bahnsteigen<br>(55, 76 oder 96 cm)     | 3.061          |
| davon mit Empfangsgebäude  | 1.041          |
|  | -              |
| <b>Bahnsteige gesamt</b>   | <b>10.348</b>  |
| davon mit taktilem Leitsystem  | 5.024          |
|  |                |
| <b>Unterführungen gesamt</b>   | <b>2.019</b>   |
| <b>Überführungen gesamt</b>  | <b>261</b>     |
| <b>Aufzüge gesamt</b>  | <b>2.207</b>   |
| <b>Fahrtreppen gesamt</b>  | <b>1.000</b>   |
| <b>Rampen gesamt</b>   | <b>1.016</b>   |
| <b>Dynamische Schriftanzei-<br/>ger/Fahrgastinformationsanzeiger</b> | <b>6.394</b>   |
| <b>Wetterschutzhäuser</b>  | <b>8.986</b>   |

\*Berechnung anhand vorliegender Daten der  
DB Station&Service AG, der DB RegioNetz Infrastruktur GmbH  
und von 11 Bundesländern

Anlage 2: Bestand Fahrzeuge Fernverkehr (DB) - Stand Barrierefreiheit

| ICE-Züge<br>(Triebzugbasis) | Bestand<br>(31.12.2015) | barrierefrei,<br>Neubeschaffung gem. TSI<br>PRM | weitgehend barrierefrei,<br>Modernisierung gem.<br>TSI PRM | teilweise barrierefrei,<br>z.B. geeignet für<br>Rollstuhlfahrer) | nicht barrierefrei |
|-----------------------------|-------------------------|---|--|--|--------------------|
| ICE 1                       | 59                      |   |  | 59   |                    |
| ICE 2                       | 44                      |   | 44   |  |                    |
| ICE 3 (BR 403/406)          | 64                      |   |  | 64   |                    |
| ICE 3 (BR 407)              | 12                      |   | 12   |  |                    |
| ICE T (BR 411/415)          | 67                      |   |  | 67   |                    |
| ICE TD (BR 605)             | 19                      |   |  | 19   |                    |
| ICE MET*                    | 2                       |   |  | 2  |                    |
| <b>Gesamt</b>               | <b>267</b>              | <b>12</b>                                       | <b>44</b>  | <b>211</b>   | <b>0</b>           |
| <b>in %</b>                 | <b>100%</b>             | <b>4,5%</b>                                     | <b>16,5%</b>   | <b>79,0%</b>   | <b>0,0%</b>        |

| IC-Reisezugwagen<br>(Einzelwagenbasis)      | Bestand<br>(31.12.2015) | barrierefrei,<br>Neubeschaffung gem. TSI<br>PRM | weitgehend barrierefrei,<br>Modernisierung gem.<br>TSI PRM | teilweise barrierefrei,<br>z.B. geeignet für<br>Rollstuhlfahrer) | nicht barrierefrei |
|---|-------------------------|---|--|--|--------------------|
| ICmod<br>mit Rollstuhlplätzen               | 222                     |   | 222  |  |                    |
| ICmod<br>ohne Rollstuhlplätze               | 549                     |   |  | 549  |                    |
| Sonstige IC-Wagen<br>mit Rollstuhlplätzen   | 87                      |   |  | 87   |                    |
| Sonstige IC-Wagen<br>ohne Rollstuhlplätze** | 563                     |   |  |  | 563                |
| IC-Dosto                                    | 100                     |   | 100  |  |                    |
| <b>Gesamt</b>                               | <b>1521</b>             | <b>100</b>                                      | <b>222</b>   | <b>636</b>   | <b>563</b>         |
| <b>in %</b>                                 | <b>100%</b>             | <b>6,6%</b>                                     | <b>14,6%</b>   | <b>41,8%</b>   | <b>37,0%</b>       |

\* 7-teiliger Zug

\*\* ohne Dienst-/Kuppelwagen

Anlage 3: Ausblick Bestand Fahrzeuge Fernverkehr (DB) für 2020 - Stand Barrierefreiheit

| ICE-Züge<br>(Triebzugbasis) | Vsl. Bestand<br>31.12.2020<br>(31.12.2014) | barrierefrei,<br>Neubeschaffung gem. TSI<br>PRM | weitgehend barrierefrei,<br>Modernisierung gem.<br>TSI PRM | teilweise barrierefrei,<br>z. B. geeignet für<br>Rollstuhlfahrer) | nicht barrierefrei |
|-----------------------------|--|---|--|---|--------------------|
| ICE 1                       | 58   |   |  | 58  |                    |
| ICE 2                       | 44   |   | 44   |   |                    |
| ICE 3 (BR 403/406)          | 63   |   | 63   |   |                    |
| ICE 3 (BR 407)              | 17   | 17  |  |   |                    |
| ICE 4 (BR 412)              | 63   | 63  |  |   |                    |
| ICE T (BR 411/415)          | 67   |   |  | 67  |                    |
| ICE TD (BR 605)             | 0  |   |  |   |                    |
| ICE MET1                    | 2  |   |  |   | 2                  |
| <b>Gesamt</b>               | <b>314</b>                                 | <b>80</b>                                       | <b>107</b>   | <b>127</b>  | <b>0</b>           |
| <b>in %</b>                 | <b>100%</b>                                | <b>25%</b>                                      | <b>34%</b>   | <b>40%</b>  | <b>0%</b>          |

| IC-Reisezugwagen<br>(Einzelwagenbasis)     | Vsl. Bestand<br>31.12.2020<br>(31.12.2014) | barrierefrei,<br>Neubeschaffung gem. TSI<br>PRM | weitgehend barrierefrei,<br>Modernisierung gem.<br>TSI PRM | teilweise barrierefrei,<br>z. B. geeignet für<br>Rollstuhlfahrer) | nicht barrierefrei |
|--|--|---|--|---|--------------------|
| ICmod<br>mit Rollstuhlplätzen              | 222  |   | 222  |   |                    |
| ICmod<br>ohne Rollstuhlplätze              | 549  |   |  | 549   |                    |
| Sonstige IC-Wagen<br>mit Rollstuhlplätzen  | 6  |   |  | 6   |                    |
| Sonstige IC-Wagen<br>ohne Rollstuhlplätze2 | 46   |   |  |   | 46                 |
| Intercity 2                                | 348  | 348   |  |   |                    |
| <b>Gesamt</b>                              | <b>1171</b>                                | <b>348</b>                                      | <b>222</b>   | <b>555</b>  | <b>46</b>          |
| <b>in %</b>                                | <b>100%</b>                                | <b>30%</b>                                      | <b>19%</b>   | <b>47%</b>  | <b>4%</b>          |

Anlage 4: Bestand Nahverkehr - Stand Barrierefreiheit

| Baureihe<br>DB und NE-Bahnen* | barrierefrei,<br>Neubeschaffung<br>gem. TSI PRM | weitgehend<br>barrierefrei,<br>Neubeschaffung<br>vor TSI PRM | weitgehend<br>barrierefrei durch<br>Modernisierung | teilweise<br>barrierefrei -<br>geeignet für<br>Rollstuhlfahrer<br>(Ein- und<br>Ausstieg) | nicht barrierefrei | Gesamtbestand<br>31.12.2015 |
|-------------------------------|---|--|--|--|--------------------|-----------------------------|
| Summe ET                      | 348   | 740  | 792  | 885  | 56                 | 2.821                       |
| Summe VT                      | 218   | 730  | 240  | 400  | 644                | 2.232                       |
| Summe Esto                    | 0   | 0  | 0  | 148  | 953                | 1.101                       |
| Summe Dosto                   | 0   | 63   | 963  | 186  | 1.093              | 2.305                       |
| <b>Summe Gesamt</b>           | <b>566</b>                                      | <b>1.533</b>   | <b>1.995</b>                                       | <b>1.619</b>   | <b>2.746</b>       | <b>8.459</b>                |
| <b>Anteil - Flotte</b>        | <b>7%</b>                                       | <b>18%</b>   | <b>24%</b>   | <b>19%</b>   | <b>32%</b>         | <b>100%</b>                 |

\* Näherungswerte (Auswertung NE-Bahnen anhand vorhandener Fahrzeugeinstellungsregisterdaten)