

Programm der Deutschen Bahn AG



- Zwischenbilanz 2007 -

Programm der Deutschen Bahn AG - Zwischenbilanz 2007 -

1. Vorwort

2007, fünf Jahre nach dem Inkrafttreten des Behindertengleichstellungsgesetzes des Bundes (BGG) und der Einrichtung der Kontaktstelle für kundenbezogene Behindertenangelegenheiten im Unternehmensbereich Personenverkehr der Deutschen Bahn AG, können die Deutsche Bahn AG und der Deutsche Behindertenrat gemeinsam auf Meilensteine einer fünfjährigen partnerschaftlichen Zusammenarbeit zurückblicken.

➤ **Sommer 2002**

Mit Inkrafttreten des BGG und der Institutionalisierung der Kontaktstelle für kundenbezogene Behindertenangelegenheiten der Deutschen Bahn Beginn des konstruktiven Dialogs und der partnerschaftlichen Zusammenarbeit der Deutschen Bahn mit dem Büro des Beauftragten der Bundesregierung für die Belange behinderter Menschen, Herrn Karl-Hermann Haack, sowie einzelnen Behindertenvertretern.

➤ **Dezember 2003**

Ein erster Programmentwurf der Deutschen Bahn AG wird in den Deutschen Behindertenrat eingebracht. Alle im Deutschen Behindertenrat vertretenen Verbände hatten die Möglichkeit Stellung zu beziehen. Der auf Basis der Stellungnahmen fortzuschreibende Entwurf wird zur gemeinsamen Grundlage aller Beteiligten.

➤ **Januar – Oktober 2004**

In 2004 finden zwei Arbeitsgespräche mit einer vom Deutschen Behindertenrat benannten Verhandlungskommission (Vertreter unterschiedlicher Behindertenverbände) statt und der Programmentwurf der Deutschen Bahn AG wird überarbeitet und fortgeschrieben.

➤ **20. Dezember 2004**

Das im BGG vorgesehene formale Anhörungsverfahren mit den anerkannten Behindertenverbänden findet am 20. Dezember 2004 in Berlin statt. Die Behindertenvertreter anerkennen die bisherigen konstruktiven Gespräche sowie den intensiven Gedankenaustausch mit der Deutschen Bahn AG, und betonen in diesem Zusammenhang auch, dass in diesem Prozess mehr erreicht wurde, als gesetzlich vorgeschrieben und ursprünglich erwartet wurde.

➤ **Februar – Mai 2005**

Die noch bestehenden Dissenspunkte aus dem Anhörungsverfahren und den Gesprächen der Verhandlungskommission zum Programm der Deutschen Bahn werden von Herrn Haack in einem Schreiben vom Februar 2005 an Herrn Dr. Hartmut Mehdorn, Vorstandsvorsitzender der Deutschen Bahn AG, gegeben. Sie sind Thema eines Spitzengesprächs am 10. Mai 2005 zwischen Herrn Haack und Herrn Dr. Mehdorn. Ein einvernehmliches Ergebnis wird er-

zielt, und die kommentierten Dissenspunkte werden im Programm der DB aufgenommen.

➤ **24. Juni 2005**

Am 24. Juni 2005 wird das Programm der Deutschen Bahn AG im Bundeskanzleramt in Berlin durch den Deutschen Behindertenrat im Beisein von Bundeskanzler Gerhard Schröder und Hartmut Mehdorn vorgestellt.

Bundeskanzler Schröder stellt die Einmaligkeit der Zusammenarbeit zwischen Deutschem Behindertenrat einerseits und der Deutschen Bahn AG andererseits fest und bezeichnet diese als vorbildhaft.

➤ **26. Januar 2006**

Im Rahmen der sukzessiven Umsetzungsplanung der im Programm der Deutschen Bahn AG aufgeführten Maßnahmen institutionalisiert sich am 26. Januar 2006 die begleitende Arbeitsgruppe zum Programm der Deutschen Bahn AG, bestehend aus den Fachabteilungen der Unternehmensbereiche DB Fernverkehr AG, DB Regio AG, DB Stadtverkehr GmbH, DB AutoZug GmbH und DB Station&Service AG sowie den vom Deutschen Behindertenrat entsandten VertreterInnen unter Federführung der Kontaktstelle für kundenbezogene Behindertenangelegenheiten. Als Vorsitzender der Arbeitsgruppe wurde Herr Haack benannt

Gleichzeitig setzt sich die Deutsche Bahn AG zum Ziel jeweils zum Jahresende, beginnend 2005, eine Zwischenbilanz zu ziehen und das Programm in Zusammenarbeit mit der Arbeitsgruppe kontinuierlich fortzuschreiben.

Die operativen Tätigkeiten erstrecken sich auf die Bereiche

- Infrastruktur,
- Fahrzeuge,
- Information und
- Service.

➤ **2006 – 2007**

In regelmäßig stattfindenden Arbeitsgruppensitzungen werden Detailfragen der anstehenden Umsetzungsmaßnahmen aus dem Programm der Deutschen Bahn AG abgestimmt, Prioritäten in der Maßnahmenplanung diskutiert und somit aktiv an der Fortschreibung des Programms der Deutschen Bahn AG mitgewirkt.

Dabei erfolgt auch zwischen den einzelnen Sitzungsterminen ein intensiver Dialog und Gedankenaustausch; die Zusammenarbeit zwischen den Verantwortlichen aus den relevanten Fachbereichen der einzelnen DB Führungsgesellschaften und den MitgliederInnen der begleitenden Arbeitsgruppe erfolgt auf einer sehr partnerschaftlichen und konstruktiven Ebene.

Die Gespräche werden durch das Büro von Frau Evers-Meyer, Beauftragte der Bundesregierung für die Belange behinderter Menschen, sowie durch das Referat E 13 des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, kontinuierlich begleitet.

Parallel dazu führt die Deutsche Bahn AG den bestehenden guten Kontakt und intensiven partnerschaftlichen Dialog mit der Bundesarbeitsgemeinschaft für Rehabilitation (BAR) und den Behindertendachverbänden weiter und diskutiert auch hier aktuell aufgetretene Forderungen und Anregungen. Damit wird eine hinreichende Fachöffentlichkeit erreicht.

Diese kurz dokumentierten Meilensteine in der fünfjährigen Zusammenarbeit zwischen der Deutschen Bahn AG und dem Deutschen Behindertenrat zeigen die einzelnen Schritte der erfolgreichen und partnerschaftlichen Zusammenarbeit im Rahmen des Konzeptes „Mobil mit Handicap“ von 2002 bis 2007 in dem Bewusstsein, dass Erfolge auch immer mit kritischen Fragestellungen begleitet sind und werden.

In Zusammenarbeit mit den VertreterInnen der begleitenden Arbeitsgruppe zum Programm der DB AG wird die Deutsche Bahn AG auch in den nächsten Jahren weitere Lösungsansätze liefern, Elemente zur Optimierung der Reisekette speziell für die Zielgruppe der behinderten Menschen zu verwirklichen und richtungsweisende Prozesse anzustoßen.

Nachfolgende Zwischenbilanz skizziert die strategischen und operativen Maßnahmen, die im Rahmen der Umsetzung der Inhalte des Programms der Deutschen Bahn AG in 2007 angestoßen und umgesetzt wurden.

2. Zwischenbericht 2007

In Bezug auf die Umsetzung der im Programm der Deutschen Bahn AG genannten Maßnahmen kann für 2007 nachstehende Zwischenbilanz gezogen werden:

2.1 Unternehmensbereich Personenverkehr – Fernverkehr

- **Internationalisierung**

Die Deutsche Bahn AG baut die Kooperationen im internationalen Verkehr weiter aus; ebenso die Flotte der international einsetzbaren ICE-Züge. Allein in diesem Jahr nimmt die DB den ICE-Betrieb nach Paris, Wien, Kopenhagen und Aarhus auf, jeweils in Kooperation mit der französischen SNCF, den dänischen DSB, beziehungsweise der österreichischen ÖBB. Darüber hinaus hat sich die DB Fernverkehr AG an Thalys International beteiligt. Gleichzeitig wird die Ausschreibung von mindestens sieben Hochgeschwindigkeitszügen vorbereitet, die alle auf grenzüberschreitenden Verbindungen zum Einsatz kommen sollen. Bereits heute verfügt die DB über 59 ICE-Züge, die auf europäischen Strecken verkehren.

Seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2007 werden täglich rund 200 Direktverbindungen in 80 ausländische Städte angeboten.

Die DB verbindet nun Frankfurt am Main und Paris fünfmal täglich direkt mit dem ICE. Bisher gab es eine direkte ICE-Verbindung zwischen beiden Städten. Erstmals verbindet ein TGV München mit Paris; gleichzeitig wurde die Anzahl der Direktverbindungen mit dem TGV zwischen Stuttgart und Paris von drei auf vier erhöht.

Auch Österreich ist seit dem Fahrplanwechsel in den ICE-Taktverkehr integriert. Der ICE verbindet Frankfurt und Wien direkt und sechsmal täglich pro Richtung über Nürnberg, Regensburg und Passau. Drei Zugpaare fahren weiter bis Dortmund bzw. starten dort. DB und ÖBB betreiben die Züge gemeinsam, und setzen auf der Strecke Dortmund bzw. Frankfurt/Main nach Wien den Neigetechnik-ICE ein.

Ein Teil der bisher verkehrenden EuroCity-Züge wird durch die ICE-Züge ersetzt. Da die EC-Züge, die aus ÖBB-Fahrzeugen zusammengestellt werden, nicht über Wagen mit speziellen Einrichtungen für behinderte Reisende verfügen, ergibt sich für diese Kundengruppe eine deutliche Angebotsverbesserung.

Weitere Angebotsverbesserungen zwischen Deutschland und Österreich wird es zum Fahrplanwechsel 2008/2009 geben. Dann steigt die Anzahl der täglichen Verbindungen zwischen München und Wien über Salzburg von heute drei auf sechs pro Richtung, von denen fünf mit dem neuen österreichischen Zug „Railjet“ gefahren werden. Darüber hinaus werden einige Verbindungen bis nach Budapest weiter geführt, so dass ab Ende nächsten Jahres umsteigefreies Reisen zwischen München und Budapest möglich sein wird.

Außerdem fährt der ICE erstmals in Kooperation mit der Dänischen Staatsbahn (DSB) nach Dänemark. Die neuen Verbindungen von Berlin und Hamburg nach Kopenhagen und Aarhus machen Dänemark zum sechsten ICE-Land – nach der Schweiz, Österreich, Frankreich, Belgien und den Niederlanden. Die DB und die DSB haben hierfür gemeinsam fünf Diesel-ICE (Baureihe VT 605) technisch umgebaut. Weitere fünf Diesel-ICE wurden Anfang 2008 für den Einsatz in Dänemark ausgerüstet.

Generell ist mit der Einführung grenzüberschreitender ICE-Verbindungen der im ICE-Verkehr übliche Komfortstandard erreicht; insbesondere sind dabei die Verbesserung der Kundeninformation über hochauflösende Displays oder die in den ICE-Zügen grundsätzlich großzügigen Platzverhältnisse zu nennen.

Auch für Reisen nach Polen steht im Berlin-Warszawa-Express die Beförderungsmöglichkeit für RollstuhlfahrerInnen zur Verfügung. Weitere Verbesserungen durch zusätzliche Bestückung dieser Wagenzüge mit Bistrowagen, die ebenfalls über einen Rollstuhlstellplatz und eine behindertenfreundliche Toilette verfügen, sind beabsichtigt.

• **Besichtigung eines Railjet-MockUp**

Ausgewählte Vertreter der begleitenden Arbeitsgruppe zum Programm der DB haben gemeinsam mit DB- und ÖBB-Vertretern am 17. Oktober 2007 einen neuen Fahrzeugtyp, den die Fa. Siemens für die ÖBB baut und der grenzüberschreitend eingesetzt wird, stellvertretend für die Arbeitsgruppe, besichtigt.

Anlässlich des Besichtigungstermins wurde ein Holzmodell gezeigt, bei dem der Fokus klar auf der Zielgruppe der Rollstuhlfahrer lag. Insbesondere wurden die Abmessungen einer zu realisierenden Universaltoilette und die Einstiegsverhältnisse mittels Hublift präsentiert. Als Kriterium für sehbehinderte Menschen konnten lediglich die kontrastreich markierten Eintrittsstufen und Haltestangen besichtigt werden. Jedoch waren die Behindertenverbände aus Österreich im gesamten Planungsprozess des Zuges intensiv beteiligt.

Wünsche, Hinweise und Anregungen der Besichtigungsgruppe wurden seitens Siemens aufgenommen. Ziel sollte es sein, die von den Teilnehmern angemerkten Punkte mit den gängigen Richtlinien abzugleichen und in Absprache mit den Kollegen in Österreich eventuell noch nicht berücksichtigte, wichtige Kriterien hier noch einzubringen. Dabei handelt es sich z. B. um Höhen von Haltegriffen und Haltestangen sowie Gepäckablagen, Durchgangsbreite und Öffnungsmechanismus von Zwischentüren, Kontrast und Schriftgröße von Sitzplatznummern und Reservierungsanzeigen, Qualität der Außenanzeigen, Anbringungsweise von taktilen Beschriftungen, taktile Kennzeichnung von Bedienelementen, Details der optischen und akustischen Fahrgastinformation, Sitzgestaltung, kontrastreiche Gestaltung von Bodenbelägen, Türen und Sitzen etc.

- **Besichtigung ICE 2**

Mit der Besichtigung dieses Zuges durch die programmbegleitende Arbeitsgruppe wurden die TeilnehmerInnen über das grundsätzliche Vorhaben zur technischen Ertüchtigung der 44 Triebzüge informiert. Zugleich bot sich am konkreten Objekt die Gelegenheit, den Status Quo des ICE 2 eingehend kennenzulernen und alle wünschenswerten Komfortverbesserungen zu diskutieren. Der Umfang dieser Maßnahmen kann erst näher beschrieben werden, wenn die technischen Notwendigkeiten, die finanziellen Rahmenbedingungen und die Zeitpläne für die Umsetzung bekannt sind.

Das ICE 1-Redesign stellt die Grundorientierung für das Komfortpaket bei der ICE 2-Ertüchtigung dar. Die Maßnahmen zur Verbesserung der Barrierefreiheit, die durch den Deutschen Behindertenrat positiv beurteilt wurden, werden auch für den ICE 2 angestrebt. Die Kritikpunkte an den Gestaltungsmerkmalen des ICE 1 nach Redesign werden soweit irgend möglich aufgegriffen und Lösungen mit der begleitenden Arbeitsgruppe abgestimmt. Die Beförderungskapazitäten und Bewegungsflächen für RollstuhlfahrerInnen sollen in jedem Fall erweitert werden. Die generelle Verbesserung der Kontraste sowie die Umsetzung eines weitreichenden Zwei-Sinne-Prinzips bei der Fahrgastinformation erhalten einen hohen Stellenwert. Ob die Ergänzung fahrzeuggebundener Einstiegshilfen und der Restaurantzugang für RollstuhlfahrerInnen möglich sein wird, kann zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch nicht entschieden werden. Zu den gestalterischen und funktionalen Möglichkeiten im Designprozess wird im Rahmen einer der nächsten Sitzungen der programmbegleitenden Arbeitsgruppe diskutiert werden können, nachdem die Grundprinzipien des DB-Designs dort präsentiert wurden.

- **ICE 1 Redesign**

Aufgrund von Anregungen einzelner Vertreter von Sehbehinderten- und Blindenverbänden erhalten alle ICE 1-Züge zusätzliche kontrastreiche Kennzeichnungen aller Türöffnungstaster an der Zugaußenseite. Zudem werden alle Glaszwischentüren mit zusätzlichen weißen Streifen in zwei Höhen nachgerüstet, um die rechtzeitige Erkennbarkeit der Türen für sehbehinderte Menschen zu verbessern. Inzwischen sind 49 der insgesamt 59 ICE der 1. Bauserie der Runderneuerung unterzogen worden. Die Modernisierung der übrigen 10 Züge erfolgt im Jahr 2008.

- **ICE T**

Zu zwei Vorschlägen der Behindertenverbände zur Verbesserung der Barrierefreiheit wurde bereits mit der Umsetzung begonnen:

Türöffnungstaster (außen)

Eine Betriebserprobung von kapazitiven Außentastern der Fa. Captron mit weißer Grundplatte (s. a. Anlage 1) zur besseren Erkennbarkeit für Menschen mit Sehbehinderungen ist bei zwei Triebzügen erfolgreich getestet worden. Die Deutsche Bahn AG beabsichtigt, zunächst die ÖBB-fähigen ICE T und später alle ICE T umzurüsten.

Papierhandtuchbehälter im Behinderten-WC

Die Vergrößerung des Öffnungsausschnittes zur Erleichterung der Papierentnahme wird zunächst auf allen 15 ÖBB-fähigen Triebzügen durchgeführt, die restlichen Triebzüge der 1. Bauserie folgen dann sukzessive bis spätestens Oktober 2008 im Rahmen der Instandhaltung.

Die Triebzüge der 2. Bauserie haben bereits seit Inbetriebnahme diese Erleichterung bei der Papierentnahme.

2.2 Unternehmensbereich Personenverkehr – Nahverkehr

2.2.1 Beschaffung neuer Fahrzeuge

DB Regio fährt täglich mehr als 23.000 Züge im Nahverkehr, hierfür sind mehr als 7.000 Fahrzeuge im Einsatz. Mehr als die Hälfte der Fahrzeuge wurden vor 1992 beschafft, werden aber bei Fortsetzung der seit 1998 gültigen Beschaffungspolitik vsl. bis 2018 durch neue Fahrzeuge ersetzt.

Neubeschaffungen von Fahrzeugen erfolgen im Rahmen eines rechtlich normierten Prozesses europaweiter Ausschreibungen. Bei der Formulierung der Anforderungen an die neuen Fahrzeuge berücksichtigt DB Regio neben dem jeweils aktuellen Stand der Technik und den gesetzlichen Vorgaben, z.B. zur Behindertengleichstellung, Vorgaben aus den Verkehrsausschreibungen der Aufgabenträger des Schienenpersonennahverkehrs. Beim Abruf von Fahrzeugen aus den jeweiligen Beschaffungsverträgen mit der Fahrzeugindustrie werden die Fahrzeuge so konfiguriert, wie sie gemäß der Aufgabenträgerforderung ausgestattet sein müssen.

DB Regio versucht schon seit geraumer Zeit, entsprechendes Bewusstsein für eine Vereinheitlichung der Ausstattungskriterien zur Beförderung von behinderten Menschen bei den Aufgabenträgern zu wecken und bittet die Arbeitsgruppe hierfür um Unterstützung. Die zum 01. Juli 2008 in Kraft tretende TSI PRM wird dabei Richtschnur sein.

2.2.2 Barrierefreie Standards für Ausschreibungen

DB Regio hat eine Auswertung über in Ausschreibungsunterlagen formulierte Anforderungen an die Fahrzeuge in Bezug auf „Barrierefreiheit“ durchgeführt. Jede ausschreibende Organisation ist frei in der Forderung individueller Standards. Es wird allerdings deutlich, daß in den meisten Verdingungsunterlagen bisher die Zugänglichkeit für Rollstuhlfahrer im Vordergrund steht.

Aus Sicht der begleitenden Arbeitsgruppe zum Programm der DB AG ist eine bundesweite Implementierung barrierefreier Standards für Ausschreibungen im Schienenpersonennahverkehr von großer Bedeutung. Eine aktualisierte Fas-

sung der Anlage 1 des Programms wird daher den aktuellen Forderungen der TSI PRM Rechnung tragen und im Ergebnis der Abstimmungen mit den Behindertenverbänden eine verlässliche und tragfähige Grundlage für die Träger des Schienenpersonennahverkehrs sein können. Diese aktualisierte Fassung der Anlage 1 soll im Jahr 2008 abgeschlossen werden. Dabei kann der Entwurf eines Anforderungskatalogs zur Barrierefreiheit bei Fahrzeugen, wie er von der Bundesarbeitsgemeinschaft Schienenpersonennahverkehr (BAG SPNV) erarbeitet wurde, hilfreich sein. Die BAG SPNV hat sich bereit erklärt, dieses Konzept gemeinsam mit der begleitenden Arbeitsgruppe und der DB AG zu erarbeiten.

2.2.3 Maßnahmen aus den Regionen

1. Baden-Württemberg

VB Regionalverkehr Württemberg

Seit Dezember 2006 werden auf der Strecke zwischen Eutingen und Freudenstadt die Fahrzeuge ET 425 eingesetzt. Diese Fahrzeuge sind mit Hubliften und allen für die Beförderung von RollstuhlfahrerInnen notwendigen Merkmalen, einschließlich einer behindertenfreundlich gestalteten Toilette, ausgestattet und tragen somit zur Verbesserung der Mobilität behinderter Personen bei.

Seit Dezember 2006 verkehren zwischen Karlsruhe und Konstanz nur noch moderne Doppelstockzüge im Wendezugbetrieb. In jedem Steuerwagen befindet sich eine fahrzeuggebundene Einstiegshilfe, welche im Bedarfsfall durch den Kundenbetreuer, da auf jedem Zug präsent, bedient wird. Zusätzlich haben wir in Zusammenarbeit mit DB Station&Service für die wichtigsten Stationen entlang der Strecke in den Aushangfahrplänen den Standort der Überfahrrampe kenntlich gemacht (nach Fahrtrichtungen getrennt). Neben der fahrzeuggebundenen Einstiegshilfe verfügt jeder Steuerwagen auch über eine behindertenfreundliche Toilette.

DBZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH (RAB)

Bei der RAB wurde die Beschaffung von Doppelstockwagen für die Strecke Tübingen - Stuttgart eingeleitet. Somit kommt es zum Ersatz der bisher eingesetzten einstöckigen Reisezugwagen durch moderne Doppelstockzüge, die durch fahrzeuggebundene Einstiegshilfen in den Steuerwagen die barrierefreie Zugänglichkeit für behinderte Personen ermöglichen und darüber hinaus alle Anforderungen an die optische und akustische Fahrgastinformation, an eine behindertenfreundliche Toilette und insgesamt an einen zeitgemäßen Komfort erfüllen. Die Inbetriebnahme erfolgt voraussichtlich im Frühjahr 2008.

VB S-Bahn Stuttgart

Zusammen mit dem Besteller Verband Region Stuttgart (VRS) wurde in 2007 eine Broschüre für mobilitätseingeschränkte Reisende aufgelegt. Die Broschüre „Barrierefrei mobil in der Region Stuttgart“ ist in Anlage 2 beigelegt. Hier wird z. B. über die Ausstattung der neuen S-Bahn-Fahrzeuge mit Ruftastern für RollstuhlfahrerInnen berichtet, die die selbstständige Mobilität behinderter Fahrgäs-

te verbessern, oder über eine neue Übersichtskarte im Hauptbahnhof Stuttgart, die über die barrierefreien Zugangsmöglichkeiten zur S-Bahn Auskunft gibt und so vor allem ortsunkundigen Menschen mit Mobilitätseinschränkungen nützlich ist.

2. Bayern

Insgesamt wurden bis Ende 2007 in Bayern 62 Triebwagen der Baureihe 642 mit einer mobilen Rampe ausgestattet um den barrierefreien Zugang für RollstuhlfahrerInnen sicherzustellen. Die Rampe wird im Mehrzweckbereich vandalismusgeschützt in einem Schrank aufbewahrt und wird bei Bedarf durch das Zugpersonal bedient. Das Zugpersonal ist in die Bedienung der technischen Einstiegshilfe eingewiesen und geht auf die besonderen Anforderungen von mobilitätseingeschränkten Reisenden ein. Zudem wird künftig in der Online-Fahrplanauskunft auf die fahrzeuggebundene Einstiegshilfe hingewiesen.

Die Triebwagen der Baureihe 642 von DB Regio Bayern werden zur Zeit auf folgenden Strecken eingesetzt:

Nordbayern

Nürnberg - Gräfenberg

Neustadt (Aisch) – Steinnach (b. Rothenburg)

Steinach (b. Rothenburg) – Rothenburg o.d. Tauber

Bamberg - Ebern

Roth - Hilpoltstein

Wicklesgreuth - Windsbach

Pleinfeld - Gunzenhausen

Südbayern

Günzburg - Mindelheim

Augsburg - Ingolstadt

Eichstadt Stadt - Eichstadt Bahnhof

Kempten (Allgäu) - Reuthe in Tirol

Augsburg - Bad Wörishofen

Augsburg - Landsberg

Teilweise verkehren Triebwagen der Baureihe 642 auch auf den Strecken Lichtenfels – Neuenmarkt-Wirsberg – Bayreuth, Augsburg – Weilheim und Hergatz – Memmingen (nur die Regionalbahnen).

S-Bahn München

- Erstellung eines Flyers mit Informationen über das S-Bahnsystem, speziell für mobilitätseingeschränkte Reisende. Erscheinungstermin Frühjahr 2008.
- Der barrierefreie Ausbau der Bahnhöfe geht planmäßig weiter.

- Ansage der Ausstiegsseite für mobilitätseingeschränkte Reisende am Hauptbahnhof und Marienplatz (hier sollen alle Fahrgäste rechts aussteigen, jedoch befindet sich der Aufzug auf der linken Seite). Die Ansage wurde Mitte 2007 auf vielfachen Wunsch der Verbände eingeführt
- Durchführung einer Service-Schulung 2007 und 2008 mit Erarbeitung von Service-Standards für die S-Bahn München. Ein wichtiges Thema ist dabei der Umgang mit behinderten Menschen.

3. Hessen

Das Mittelhessennetz (Strecke Frankfurt - Gießen - Dillenburg/Treysa) wird mit Elektrotriebwagen der Baureihe ET 425 und ET 426 bedient. Über einen Ruftaster kann die Hilfe des Triebwagenführers zur Bedienung der hydraulisch absenkbaren Rampe angefordert werden. Diese Triebzüge sind mit Rollstuhlstellflächen im Bereich der Mehrzweckabteile sowie ausgewiesenen Behindertensitzplätzen und einem behindertenfreundlichen WC ausgestattet. Die von diesen Zügen bedienten Bahnhöfe und Haltestellen verfügen allerdings nur vereinzelt über einen barrierefreien Zugang (Rampen, Aufzüge u.a.). Über Details informiert die Mobilitätsservice-Zentrale.

Doppelstock-Züge mit behindertenfreundlicher Toilettenanlage und fahrzeuggebundener Einstiegshilfe im Steuerwagen und/oder Redesign-Wagengarnituren mit Steuerwagen, die über eine fahrzeuggebundene Einstiegshilfe, ein behindertenfreundliches WC sowie Rollstuhlstellplätze in unmittelbarer Nähe verfügen, werden überwiegend auf den Strecken

- Frankfurt - Gießen - Siegen
- Frankfurt - Wiesbaden - Rüdeshcim - Koblenz
- Frankfurt - Wächtersbach - Fulda
- Frankfurt - Limburg
- Frankfurt - Bad Vilbel - Glauburg-Stockheim
- Frankfurt - Gießen - Kassel
- Frankfurt - Darmstadt - Heidelberg
- Aschaffenburg - Darmstadt - Mainz - Wiesbaden
- Frankfurt - Biblis - Mannheim

eingesetzt. Alle Doppelstock-Wagengarnituren sind mit einem Fahrgastinformationssystem ausgestattet, mit dem im Fahrgastinnenraum optisch und akustisch die nächste Haltestelle angezeigt und angesagt wird. Die Ansage wird ergänzt durch die vorgesehene Ausstiegseite. Bei den übrigen Zügen wird ebenfalls der nächste Halt und die Ausstiegseite angesagt, in einzelnen Fällen geschieht dies noch durch den Triebfahrzeugführer. Auf allen lokbespannten Zügen im Bereich des Rhein-Main Verkehrsverbundes (RMV) sowie auf den ein- und ausbrechenden RegionalExpress-Linien fahren Zugbegleiter (Kundenbetreuer im Nahverkehr) mit, die mobilitätseingeschränkten

Fahrgästen behilflich sein können. Darüber hinaus erleichtern die einheitliche Zugbildung sowie die Kommunikation des Standortes des Steuerwagens (bei Abfahrt in Frankfurt Hbf immer an der Spitze des Zuges) die Fahrt. Auf der Dreieck-Bahn sind Triebwagen der Baureihe 646 im Einsatz. Diese Fahrzeuge verfügen über einen Einstieg in Höhe von 55 cm, eine Überfahrbrücke (Überfahrblech), eine behindertenfreundliche Toilette, einen Rollstuhlstellplatz sowie ein

Fahrgastinformationssystem mit optischen und akustischen Anzeigen und Ansagen.

S-Bahn Rhein-Main

Mittlerweile sind über 60 der 109 S-Bahn-Stationen barrierefrei zugänglich. Dazu gehören alle Stationen zwischen Frankfurt-Süd und Darmstadt (S3), die Stationen der Citytrasse Offenbach von Frankfurt-Mühlberg bis Offenbach-Ost (S1, S2, S8, S9), alle Stationen zwischen Offenbach und Hanau (S8, S9) sowie alle Stationen der Rodgau-S-Bahn von Offenbach bis Dietzenbach (S2) und Offenbach bis Ober-Roden (S1).

Ebenfalls barrierefrei sind die Bahnhöfe Frankfurt Hbf, Frankfurt Flughafen, Wiesbaden, Mainz, Rüsselsheim, Hofheim, Bremthal, Zeilsheim, Bad Homburg, Bad Soden und Kronberg.

Auch der Einsatz der neuen Fahrzeugbaureihe ET 423 wird ausgeweitet. Nachdem in den letzten Jahren bereits die Linien S1, S4, S5 und S6 vollständig mit neuen Fahrzeugen bestückt wurden, folgte in 2007 der Einsatz auf der Linie S2. Für 2008 sind weitere Fahrzeuge auf den Linien S3 und S8 vorgesehen.

4. Nord

Niedersachsen/Bremen

Nach den umfangreichen Fahrzeugbeschaffungen und Redesign-Maßnahmen an Fahrzeugen in 2005 und 2006, die behindertengerechte Ausführungen beinhalteten, konnte im Jahr 2007 eine weitere Fahrzeugmaßnahme umgesetzt werden. Die Linie RE Oldenburg (Oldb) - Emden verkehrt seit Sommer 2007 ausschließlich mit Doppelstockwagen. Der Doppelstocksteuerwagen ist behindertengerecht ausgeführt (Toilette, Hublift).

Züge der Linie RE Nienburg (Weser) - Minden (Westf) - Bielefeld verkehren seit 09. Dezember 2007 an Werktagen außer samstags mit einem Fahrzeug der BR 426/425. Diese Fahrzeuge verfügen über einen Hublift und eine behindertengerechte Toilette. Die Fahrgastinformation erfolgt akustisch und optisch; es wird über Zielbahnhof, nächster Halt und Ausstiegsseite informiert.

Alle Züge, die einen behindertengerechten Zugang sowie eine behindertengerechte Toilette haben, werden in den Fahrplanmedien entsprechend gekennzeichnet.

Im Laufe des Jahres 2008 werden die Linien RB Hannover - Lehrte - Hildesheim, RB Hannover - Sarstedt - Hildesheim und RE Hannover - Burgdorf - Celle auf neue Fahrzeuge der BR 425 umgestellt. Zugleich werden bis Dezember 2008 alle Bahnsteige auf eine Höhe von 76 cm über Schienenoberkante gebracht sowie die Bahnsteigzugänge behindertengerecht ausgebaut. Somit wird auf diesen Linien ein S-Bahn-Standard eingeführt und ein niveaugleicher Einstieg in die Fahrzeuge hergestellt. Die Fahrzeuge verfügen über eine behindertengerechte Toilette. Die Fahrgastinformation erfolgt akustisch und optisch; es wird über Zielbahnhof, nächster Halt und Ausstiegsseite informiert.

Schleswig-Holstein

Im RegionalExpress Hamburg-Lübeck-Travemünde kommen seit Mitte 2006 neue Doppelstockwagen zum Einsatz. Die in den Steuerwagen eingebauten Überfahrbrücken ermöglichen einen komfortablen spaltfreien Zugang zum Mehrzweckraum und dem behindertenfreundlichen WC.

Ab Dezember 2009 werden auf dieser Linie und in der RegionalBahn Hamburg-Bad Oldesloe in allen Leistungen neue baugleiche Doppelstockfahrzeuge eingesetzt, die einen problemlosen, schnellen Zugang für mobilitätseingeschränkte Menschen ermöglichen.

Die heute im RegionalExpress Hamburg-Lübeck-Travemünde verkehrenden komfortablen Doppelstockwagen werden ab Dezember 2009 im RegionalExpress Kiel-Hamburg eingesetzt.

Ab Dezember 2009 werden auch auf den Linien

- Kiel - Preetz
- Kiel - Lübeck
- Lübeck - Eutin
- Lübeck - Puttgarden
- Lübeck - Lüneburg

mit neuen VT 648.3 moderne Niederflurtriebwagen eingesetzt, die über eine manuelle Klappbrücke verfügen, wodurch an allen Bahnsteigen ein spalt- und stufenfreier Zustieg gewährleistet wird. Zusätzlich sind die Fahrzeuge mit dem sogenannten Mobilitätspaket ausgestattet, welches Tastlippen an der Tür für sehbehinderte Fahrgäste, tief positionierte Haltewunschtasten in den Mehrzweckbereichen und eine kontrastreiche Kenntlichmachung der Stufen im Fahrgastraum umfasst. Die heute noch auf den benannten Strecken verkehrenden Dieseltriebwagen der Baureihe VT 628 sind mit manuell bedienbaren Klapprampen ausgerüstet, die an Bahnsteigen mit einer Höhe von 76 cm die Mitfahrgelegenheit für RollstuhlfahrerInnen ermöglichen.

Die Züge des zweistündlich verkehrenden Schleswig-Holstein-Express auf der Strecke Hamburg-Flensburg-Padborg sind mit einem fahrzeugseitigen Hublift ausgestattet, so dass alle bedienten Stationen von Rollstuhlfahrern problemlos genutzt werden können. Eine einheitliche Zugreihung sowie die Kommunikation des Standortes des Mehrzweckwagens auf einem Wagenstandanzeiger erleichtern den Prozess des Ein- und Ausstiegs.

Der Fahrgastbegleitservice auf dem Schleswig-Holstein Express muss in 2008 mangels Nachfrage wieder eingestellt werden.

5. Nordost

Fahrzeuge

Seit 10. Dezember 2007 sind auf der Linie RE 9 Mecklenburg-Vorpommern (Rostock - Stralsund - Saßnitz/ Binz) fünf Fahrzeuge des Typs FLIRT im Einsatz. Diese Fahrzeuge verfügen über eine behindertengerechte Ausstattung:

- In Niederflurbereichen Einstiegshöhe 60 cm über Schienenoberkante
- Unterhalb jeder Einstiegstür elektrisch ausfahrbarer Schiebetritt zur Minimierung des Spaltes zwischen Außenseite Wagenkasten und Bahnsteig. Dies ermöglicht RollstuhlfahrerInnen bei Bahnsteighöhen 55 cm den Zugang in das Fahrzeug ohne fremde Hilfe.
- Behindertengerechtes WC im Mehrzweckraum im Mittelwagen 1.
- Gangbreite durchgehend 650 mm → somit durchgängig mit Rollstühlen barrierefrei befahrbar.
- Zwei große Mehrzweckbereiche mit Stellplätzen für bis zu fünf Rollstühle.
Es stehen somit im FLIRT max. 10 Stellplätze für Rollstühle zur Verfügung:
 - fünf im Mehrzweckraum Mittelwagen 1 ,
 - fünf im Mehrzweckraum Mittelwagen 3
- Notrufsprechstellen, Notruftaster in allen Einstiegsräumen
- Faltrampe (für Maximalgewicht 350 kg) manuell anzulegen

Kundeninformation und Service

Das Personal (Triebfahrzeugführer und Zugbegleiter) wird im „Regelmäßigen Fortbildungsunterricht“ in der Betreuung mobilitätseingeschränkter Reisender geschult (u. a. Bedienung der fahrzeuggebundenen Einstiegshilfen).

Die Linie RE 9 Mecklenburg-Vorpommern (Einsatz FLIRT) und RE 1 in Mecklenburg-Vorpommern (Hanse-Expres) sind zu 100% mit Personal besetzt.

6. Nordrhein-Westfalen

Alle Taktzüge der Linie RE 4 (Aachen - Düsseldorf - Dortmund) wurden auf Doppelstockwagenpaks umgestellt, die im Steuerwagen über fahrzeuggebundene Einstiegshilfen, eine behindertenfreundliche Toilette, Servicruf für Rollstuhlfahrer im Bereich der Rollstuhlstellplätze und insgesamt über ein modernes Design verfügen. Lediglich die zusätzlichen Verstärkerzüge in der Hauptverkehrszeit morgens und nachmittags entsprechen noch nicht den Anforderungen an die Barrierefreiheit.

7. Südost

Fahrzeuge

Im Jahr 2007 kamen auf der S-Bahn Dresden neue Doppelstockwagen von Bombardier zum Einsatz. Diese neuen Fahrzeuge sind nach den neusten Standards mit behindertengerechten Toiletten und einer automatischen Überfahrbrücke ausgerüstet. Außerdem verfügen die neuen Wagen über Mobil-Info Plus und ermöglichen somit auch hörgeschädigten Reisenden eine umfassende Reisendeninformationen (Angabe der nächsten Halte incl. Zeitangabe).

Zusammenarbeit mit Behindertenverbänden

Um die Zugangshemmnisse bei den mobilitätseingeschränkten Reisenden, z.B. für RollstuhlfahrerInnen und Hörgeschädigte, abzubauen, werden durch DB Regio in Zusammenarbeit mit den Behindertenverbänden und Reha-Kliniken Trainingsveranstaltungen angeboten. In den Veranstaltungen erhalten die Betroffenen sowie die Service-MitarbeiterInnen Gelegenheit, Erfahrungen auszutauschen und somit die Qualität der angebotenen Unterstützung während des Ein- und Aussteigevorganges zu verbessern. Diese Termine basieren auf der kontinuierlichen Zusammenarbeit zwischen den regionalen Behindertenverbänden, den Verkehrsverbänden und DB Regio.

DB Regio Südost arbeitet resortübergreifend permanent an einer Optimierung der Prozessabläufe im Bereich der Voranmeldung von mobilitätseingeschränkten Reisenden, mit dem Ziel, die Qualität der geleisteten Einstiegshilfen zu erhöhen.

2.2.4 RegioNetze

Die RegioNetze der Deutschen Bahn AG machen das Reisen für mobilitätseingeschränkte Bürger schrittweise auch in der Fläche leichter

Bundesweit gibt es mit der Erzgebirgsbahn (EGB), der Kurhessenbahn (KHB), der Oberweißbacher Berg- und Schwarzatalbahn (OBS), der SüdostBayern-Bahn (SOB) sowie der WestFrankenBahn (WFB) fünf sogenannte RegioNetze, in denen vor Ort Infrastruktur und Verkehr eng miteinander verzahnt sind und die unter dem Dach der Deutschen Bahn wie mittelständische Unternehmen agieren.

Die einzelnen RegioNetze befinden sich außerhalb von Ballungsräumen in eher strukturschwachen Gebieten. Die RegioNetze betreiben heute ein Streckennetz von 1.300 Kilometern und erbringen jährlich eine Leistung von rund 13 Mio. Zugkilometern. Knapp 18 Millionen Fahrgäste sind jährlich in den RegioNetzen unterwegs.

Durch das Modell der RegioNetze konnte in den betreffenden Regionen der Schienenpersonennahverkehr auf ehemals von Stilllegung bedrohten Strecken langfristig erhalten und zum Teil ausgebaut werden. Damit einher geht auch der schrittweise Um- und Ausbau von Bahnhöfen und Haltepunkten sowie der eingesetzten Fahrzeuge für ein barrierefreies Reisen.

Oberweißbacher Berg- und Schwarzatalbahn

Die zehn Bahnhöfe bzw. Haltepunkte der Oberweißbacher Berg- und Schwarzatalbahn (OBS) in Thüringen sind seit diesem Jahr alle barrierefrei und ermöglichen mobilitätseingeschränkten Reisenden dadurch sowohl die Nutzung der 25 Kilometer langen Schwarzatalbahn und vor allem auch der in ihrer Art weltweit einmaligen Bergbahn Obstfelderschmiede - Lichtenhain - Cursdorf, die durch eine Steigung von 25 Prozent aus dem Schwarzatal bis auf die Höhen des Thüringer Waldes geprägt wird. Lediglich der Bahnhof Rottenbach, an dem die Züge der Schwarzatalbahn beginnen bzw. enden, gehört nicht zur OBS und ist bisher leider auch noch nicht barrierefrei. Sieben der zur OBS gehörenden Bahnhöfe und Haltepunkte, sind zudem mit Blindenleitstreifen ausgerüstet, an fünf Bahnhöfen erfolgt der Einstieg in die Fahrzeuge niveaugleich.

Der Streckenabschnitt der historischen Standseilbahn Obstfelderschmiede - Lichtenhain aus dem Jahr 1923 kann stündlich von Rollstuhlfahrern genutzt werden. Die Abfahrzeiten des für RollstuhlfahrerInnen zugänglichen Personenwagens sind in den Fahrplänen gesondert gekennzeichnet. Gleiches gilt für die sogenannte Flachstrecke zwischen Lichtenhain und Cursdorf. Einer der beiden dort verkehrenden historischen Elektrotriebwagen verfügt immer über eine fahrzeuggebundene Einstiegshilfe. Der Zugang zu den Bahnhöfen und Haltepunkten ist entweder durch Rampen, Aufzüge und gesonderte Ein- und Ausstiegshalte sichergestellt.

Auf der von der OBS betriebenen Schwarzatalbahn zwischen Rottenbach und Katzhütte, sind moderne Dieseltriebwagen der Baureihe 641 im Einsatz, die Überfahrbleche an Bord haben. Lediglich der Einstieg in den meist für Sonderfahrten oder in seltenen Fällen als Fahrzeugreserve auf der Schwarzatalbahn zum Einsatz kommenden historischen Triebwagen der Baureihe 772 (im Volksmund als Ferkeltaxe bekannt) ist für Rollstuhlfahrer nicht möglich, da Treppen zu überwinden und die Türen zudem zu schmal sind. Eine Umrüstung dieses historischen Fahrzeuges ist nicht möglich.

Erzgebirgsbahn

Im Jahr 2007 hat die Erzgebirgsbahn (EGB) 12 Bahnhöfe bzw. Haltepunkte zu barrierefreien Stationen umgebaut, so dass nunmehr bereits 44 der insgesamt 73 durch die EGB betriebenen Stationen barrierefrei sind. Mit Blindenleitstreifen ausgerüstet sind 49 Bahnhöfe. Die im Netz der EGB eingesetzten modernen Dieseltriebwagen der Baureihe 642 verfügen über sogenannte Schiebetritte, so dass bei einer Regelhöhe der Bahnsteige von 55cm die noch vorhandenen Spaltbreite überbrückt wird und damit bequem ein- und ausgestiegen werden kann.

Fahrgäste mit Rollstühlen melden ihre Reisewünsche vor der Reise an, so dass in diesen Fällen die Fahrzeuge eine spezielle Ein- und Ausstiegshilfe in Form einer ausklappbaren Rampe mitführen.

Die EGB richtet hohes Augenmerk auf ein möglichst barrierefreies Reisen in der Region und ist daher ständiges Mitglied der in Chemnitz ansässigen Arbeitsgruppe „Mobilität für alle“. Als besonders vorbildlich für die Zusammenarbeit in

der Region für barrierefreies Reisen kann die Ausgestaltung des Haltepunktes Thermalbad Wiesenbad gelten. Dieser Haltepunkt befindet sich unmittelbar gegenüber einer Kurklinik für Behandlungen des Bewegungsapparates. Der Haltepunkt wurde durch die EGB komplett barrierefrei umgebaut. Parallel dazu wird durch die Gemeindeverwaltung ein Projekt für eine barrierefreie Verknüpfungsstelle zwischen dem Schienenpersonennahverkehr und dem übrigen öffentlichen Personenverkehr realisiert. Dadurch werden die Station der EGB, Bushaltestellen, Parkplätze, die Kurklinik sowie der Kurpark barrierefrei miteinander verbunden und somit bequem für jedermann erreichbar.

Kurhessenbahn

Im Netz der Kurhessenbahn (KHB) verfügen 13 der insgesamt 18 eingesetzten Dieseltriebwagen verschiedener Baureihen über eine fahrzeuggebundene Einstiegshilfe. Insgesamt 28 und damit mehr als die Hälfte der insgesamt 45 Bahnhöfe bzw. Haltepunkte sind barrierefrei und mit einem Blindenleitstreifen ausgerüstet.

SüdostBayernBahn

Die SüdostBayernBahn (SOB) hat 32 Mio. Euro in neue Doppelstockwagen investiert, die in diesem Jahr schrittweise ausgeliefert und eingesetzt wurden. Darunter sind auch sechs Steuerwagen, die über eine fahrzeuggebundene Einstiegshilfe sowie über ein behindertengerechtes WC verfügen. Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2007 werden dadurch ca. 60 Prozent aller durch die SOB gefahrenen Reisezüge über eine fahrzeuggebundene Einstiegshilfe verfügen.

Die zudem durch die SOB eingesetzten Dieseltriebwagen der Baureihe 628 verfügen momentan nicht über eine fahrzeuggebundene Einstiegshilfe. Ziel ist es, hier mittelfristig entweder eine Modernisierung der VT 628 vorzunehmen oder alternativ neuere Fahrzeuge einzusetzen. Ein konkreter Zeitpunkt dafür, kann momentan jedoch noch nicht genannt werden.

An fast allen Bahnhöfen und Haltepunkten der SOB ist ein niveaugleicher Einstieg in die Züge möglich, an acht Bahnhöfen ist zudem eine stationäre Einstiegshilfe vorhanden. Bisher sind 16 Bahnhöfe bzw. Haltepunkte barrierefrei ausgebaut.

WestFrankenBahn

Das RegioNetz WestFrankenBahn (WFB) existiert erst zwei Jahre und wird daher erst in Zukunft Maßnahmen zur barrierefreien Nutzung ergreifen können. Sowohl die SüdostBayernBahn als auch die WestFrankenBahn nehmen am Arbeitskreis „Barrierefreier Schienenpersonennahverkehr“ der Bayerischen Eisenbahngesellschaft teil. In diesem Rahmen wird u.a. auch mit Vertretern von Behindertenverbänden über künftige Maßnahmen zur barrierefreien Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel diskutiert.

Das Beispiel der RegioNetze zeigt, dass die Deutsche Bahn bestrebt ist, auch in strukturschwachen, eher ländlich geprägten Gebieten und damit außerhalb

von Ballungsräumen, ein barrierefreies Reisen zu ermöglichen. Zahlreiche Bahnhöfe und Züge ermöglichen dies bereits heute, weitere werden perspektivisch folgen.

2.3 Unternehmensbereich Personenverkehr - Stadtverkehr

2.3.1 S-Bahn-Bereich Berlin/Brandenburg

Fahrzeuge

Der Fahrzeugbestand der S-Bahn Berlin von aktuell 641 Fahrzeugen (Viertelzüge) setzt sich wie folgt zusammen:

- Baureihe 480 (fahrzeuggebundene Klapprampe an Tür 3)
→ 75 Fahrzeuge
- Baureihe 481 (fahrzeuggebundene Klapprampe an Tür 1)
→ 500 Fahrzeuge
- Baureihe 485 (Anlegerampe im Fahrzeug)
→ 68 Fahrzeuge

Folgende Informationen erhalten die Fahrgäste in den Zügen:

- Baureihe 480 - Akustisch: nächste Station, Umsteigebeziehungen
- Visuell: nächste Station, Umsteigebeziehungen, Ausstiegsseite
- Baureihe 481 - Akustisch: nächste Station, Umsteigebeziehungen, Ausstiegsseite
- Visuell: Zugziel, die nächsten 3 Stationen, nächste Station und Ausstiegsseite
- Baureihe 485 - Akustisch: nächste Station, Umsteigebeziehungen
- Visuell: nächste Station

Ergänzende akustische Informationen durch den Triebfahrzeugführer sind ebenfalls möglich.

Die S-Bahn entwickelt zur Zeit zusammen mit einer entsprechenden Firma ein neues Informationssystem, das in allen Baureihen eingesetzt werden soll. Der Arbeitstitel lautet: „KDI - Kommunikations-, Diagnose und Informationssystem“.

Dieses neue System wird leistungsfähiger als die bisherigen sein und enthält die für die BR 481 angegebenen Informationen. Zusätzlich wird es möglich sein, z.B. auf Lücken zwischen Bahnsteig und Zug hinzuweisen. Auch die Ansagen im Rahmen des Verfahrens „ZAT“ (**Z**ug**a**bfertigung durch den **T**riebfahrzeugführer über im Führerstand installierte Monitore, auf denen der Bahnsteig inkl. haltenden Zug abgebildet wird) sollen automatisiert sein. Mit der Vereinheitlichung der Informationen werden mobilitätseingeschränkte Fahrgäste noch besser mit dem System S-Bahn Berlin zurecht kommen. Die schrittweise Einführung ist ab 2008 geplant.

Kundeninformation und Service

- Mitarbeit der S-Bahn Berlin GmbH in der ständigen Arbeitsgruppe „Bauen und Verkehr - barrierefrei“ unter Leitung der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung. Hier werden im Dialog mit allen Behindertengruppen aktuelle Probleme zu Fahrzeugen, Information, baulichen/gestalterischen Belangen erörtert und nach Möglichkeit bei der weiteren Entwicklung/Realisierung berücksichtigt.
 - Informationen zur Verfügbarkeit der Aufzüge auf S-Bahnhöfen bietet die S-Bahn Berlin GmbH auf ihrer Homepage www.s-bahn-berlin.de an. Täglich um 10:30 Uhr und um 13:30 Uhr werden gestörte Aufzüge im Berliner Nahverkehr im Rahmen der Verkehrsmeldungen über einen regionalen Radiosender bekannt gegeben. Die Anfrage beim Kundentelefon ist ebenfalls möglich.
 - Im Rahmen der regelmäßigen Fortbildungen trainieren die Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen (Aufsichten und Triebfahrzeugführer) auch den Umgang mit mobilitätseingeschränkten Menschen. Am 19.09.2007 fand erstmalig ein Mobilitätstraining speziell für Rollstuhlfahrer auf dem S-Bahnhof Olympiastadion statt. Im Bereich der Sonderbahnsteige stand von 11:00 bis 16:00 Uhr ein Halbzug zu Übungszwecken zur Verfügung. Triebfahrzeugführer und Mitarbeiter der Kundenbetreuung nahmen die Möglichkeit des Erfahrungsaustausches ebenfalls wahr (s. a. in Anlagen 3 und 4 entsprechende Beiträge aus der Kundenzeitung „punkt3“).

Bahnhöfe

Bestand

- Überfahrhilfen
Sämtliche S-Bahnsteige sind mit Überfahrrampen ausgestattet, die im Bedarfsfall durch die Aufsicht oder den Triebfahrzeugführer angelegt werden und so Rollstuhlfahrern einen sicheren Ein- bzw. Ausstieg ermöglichen.
- Barrierefreie Bahnhöfe – Stand der Ausstattung September 2007
Die Berlin S-Bahn bedient 165 Bahnhöfe in Berlin und Brandenburg. 132 dieser Bahnhöfe sind weitestgehend barrierefrei erschlossen. Die genaue Auflistung ist in Anlage 5 beigefügt.
- Die Markierung der Antrittsstufen der Treppen sämtlicher Bahnhöfe werden kontinuierlich kontrolliert und bedarfsgerecht erneuert.
- 91 Bahnsteige sind derzeit mit einem Blindenleitsystem ausgerüstet.

Entwicklung der Bahnhöfe mit S-Bahnverkehr

- Folgende Bahnhöfe sollen 2008 Aufzüge erhalten:
 - Julius-Leber-Brücke (Neubau)
 - Frankfurter Allee
 - Karow (Bau eines weiteren Zugangs)

- Über das Jahr 2010 hinaus erfolgt durch Nachrüstung bzw. im Rahmen einer Grunderneuerung (GE) die barrierefreie Erschließung folgender Bahnhöfe:
 - Ostkreuz (GE begonnen)
 - Warschauer Straße (GE)
 - Baumschulenweg (GE begonnen)
 - Adlershof (GE begonnen)
 - Yorckstraße (GE)
 - Alt-Reinickendorf
 - Karl-Bonhoeffer -Nervenklinik
 - Eichborndamm
 - Borsigwalde (Neubau)

2.3.2 S-Bahn-Bereich Hamburg

Die S-Bahn Hamburg führt monatlich ein sogenanntes Sicherheitstraining für Senioren durch. Dabei werden die Sicherheitseinrichtungen im Zug und in den Stationen, Mobilität für alle (stufenlos zum Bahnsteig, Ein- und Ausstieg am Bahnsteig), Serviceeinrichtungen, subjektive und objektive Sicherheit bei der S-Bahn Hamburg und der Umgang mit HVV-Fahrkartenautomaten erklärt und vorgeführt.

2.3.3 Busverkehr

- **Autokraft GmbH**

Nachstehend genannte Maßnahmen der Autokraft GmbH tragen zur Verbesserung der Barrierefreiheit für Menschen mit eingeschränkter Mobilität bei:

- **Niederflurtechnik**

Im Jahr 2007 werden erneut fünfzehn Hochbodenfahrzeuge der Autokraft durch Niederflurfahrzeuge ersetzt. Damit liegt der aktuelle Anteil von Niederflurfahrzeugen im Linienfuhrpark der Autokraft bei 77 Prozent. Insbesondere Fahrgäste mit eingeschränkter Mobilität und Eltern mit Kinderwagen können problemlos und bequem den ÖPNV nutzen. Hochbodenfahrzeuge werden im Flächenland Schleswig-Holstein für die Schülerbeförderung benötigt.

- **BusBegleitService**

Die Autokraft bietet seit vielen Jahren in verschiedenen Kreisen das Kooperationsprojekt BusBegleitService an. Langzeitarbeitlose und andere sozial Benachteiligte werden zu Mobilitätsassistenten ausgebildet, um auf dem ersten Arbeitsmarkt (wieder) eine Chance zu bekommen. Den Fahrgästen, hierbei insbesondere älteren Menschen und Menschen mit eingeschränkter Mobilität, stehen durch die Mobilitätsassistenten Ansprechpartner und Hilfskräfte bei der Nutzung der Busse oder für Fahrplanauskünfte vor Ort zur Verfügung. Für die Fahrgäste entsteht zudem im Bus ein objektives Sicherheitsgefühl.

- **Kundenbeirat**

Ebenfalls in vielen Kreisen hat die Autokraft Kundenbeiräte initiiert. Im Rahmen von regelmäßigen Arbeitstreffen tauschen sich Mitarbeiter der Autokraft und der Aufgabenträger mit Fahrgästen und MitgliederInnen gesellschaftlicher Gruppen bzw. Verbänden, u. a. VertreterInnen von Menschen mit eingeschränkter Mobilität, aus. Die Autokraft informiert dabei über Planungen und Betrieb. Gemeinsam werden Verbesserungsvorschläge für die Linien entwickelt.

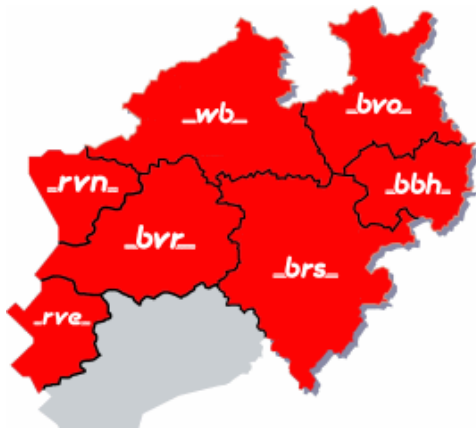
- **Beförderung von behinderten Menschen in Dithmarschen**

Im Kreis Dithmarschen führt die Autokraft seit dem 01.01.2004 erfolgreich neben dem „normalen“ ÖPNV auch die Beförderung für Menschen mit Behinderung durch. Diese Leistung hat die Autokraft aufgrund ihres überzeugenden Angebotes im Rahmen einer europaweiten Ausschreibung gewonnen.

- **Aktives Reisen für alle mit dem Agilius**

Ausflüge in die Natur, Klassenreisen, Kaffeefahrten und vieles mehr sind mit dem Agilius kein Problem. Denn der Reisebus der Autokraft bietet Menschen mit eingeschränkter Bewegungsfreiheit die Möglichkeit zu einer aktiven Freizeitgestaltung. Sein großer Vorteil ist die flexible Innenraumgestaltung mit bis zu acht Rollstuhlstellplätzen und zusätzlich max. 45 Sitzplätzen. So können zwei Rollstühle und 41 Sitzplätze, vier Rollstühle und 37 Sitzplätze, sechs Rollstühle und 31 Sitzplätze oder acht Rollstühle und 25 Sitzplätze im Bus belegt werden. Die Hebebühne kann eine Traglast von 300 kg heben. Dadurch ist es auch BenutzerInnen von schweren Rollstühlen möglich, den Agilius als Fortbewegungsmittel zu nutzen. Während der Fahrt sorgt die feste Verankerung der Rollstühle für Sicherheit. Alle Sitzplätze verfügen über Sicherheitsgurte. Klimaanlage und zum Schlafen geeignete Reisesessel dienen einem bequemen Fahrernuss. Zur komfortablen Ausstattung gehört auch ein Kühlschrank in der Fahrerkabine sowie Getränkehalter an jedem Fenstersitz. Bei Bedarf von zusätzlichem Gepäckraum wird ein Anhänger zur Verfügung gestellt. Das Fahrpersonal ist speziell im Umgang mit Menschen mit Handicaps geschult. Die Kenntnisse von rollstuhlgerechten Einrichtungen und Pausenplätze sorgen für einen reibungslosen Reiseverlauf.

- **DB Stadtverkehr Nordrhein-Westfalen:**



- bvr: Busverkehr Rheinland GmbH
- rve: Regionalverkehr Euregio Maas-Rhein GmbH
- rvn: Regionalverkehr Niederrhein GmbH
- wb: WestfalenBus GmbH
- brs: Busverkehr Ruhr-Sieg GmbH
- bvo: Busverkehr Ostwestfalen GmbH
- bbh: BahnBus Hochstift GmbH
- nvo: Nahverkehr Ostwestfalen GmbH

- **Niederflurtechnik**

Gegenwärtig sind in Nordrhein-Westfalen von 483 eingesetzten eigenen Bussen der Gesellschaften BVR, WB und BVO 470 Fahrzeuge in stufenloser Niederflur-Bauart.

Der Anteil der Busse mit rollstuhlgängigen Klapprampen hieran beträgt derzeit 66%.

Mit der jährlichen Erneuerung der Flotte werden weiterhin in Nordrhein-Westfalen alle Fahrzeuge mit diesen Rampen beschafft, so dass dieser Anteil in den nächsten Jahren weiter steigen wird.



Für die Schülerbeförderung in der Verkehrsspitze morgens und nachmittags werden teilweise Hochbodenfahrzeuge von Subunternehmern eingesetzt. Diese Fahrzeuge können nicht durchgängig in Niederflurtechnik angeschafft werden, da die Subunternehmer zur besseren Auslastung außerhalb der Schülerbeförderung Reiseverkehrsleistungen mit diesen Bussen fahren müssen und den Stauraum unter dem (somit höher liegenden) Fußboden für Gepäck benötigen.

Aufgrund verschiedener EU-Regelungen und der aktuellen Innenausstattung der Fahrzeuge ist die Mitnahmekapazität für Rollstühle derzeit in der Regel auf einen Rollstuhl pro Bus beschränkt.

- **Fahrplangestaltung**

Die BVO versieht seit etwa 10 Jahren die Fahrpläne einiger Linien in die von zahlreichen mobilitätseingeschränkten Kunden genutzten Badeorte des Bäderlandes Lippe mit Hinweisen auf die Rollstuhltauglichkeit der dort eingesetzten Busse. Aktuelle Informationen über eingesetzte rollstuhltaugliche Fahrzeuge können von mobilitätsbehinderten Kunden für alle Linien über Telefon erfragt werden.

Für zahlreiche Linien im gesamten Bundesland wurden Ausnahmegenehmigungen beantragt, um außerhalb der Hauptverkehrszeiten bei Bedarf zwischen zwei Haltestellen für Aussteiger halten zu können. Entsprechende Maßnahmen werden örtlich kommuniziert.

- **Fahrerschulungen**

Mit allen FahrerInnen des RegioCenters Detmold der BVO wurden Schulungen in Zusammenarbeit mit dem Blindenverein Detmold im „Dunkelcafé“ durchgeführt. In völliger Dunkelheit hatten die MitarbeiterInnen hier Gelegenheit die Erfahrung des Nichtsehens zu machen und in weiteren Unterrichtssequenzen das Thema Mobilitätseinschränkungen zu thematisieren.

Im RegioCenter Ruhr-Sieg bei der BRS wird der Kreisbehindertenbeauftragte zu regelmäßigen Informationen und Vorträgen in den jährlich stattfindenden Dienstunterricht der FahrerInnen eingeladen. Mit den Kreisbehindertenbeauftragten der Landkreise Unna und Hochsauerland wird derzeit der Aufbau einer Hotline als spezielle Auskunftsstelle für mobilitätseingeschränkte Menschen zu ÖPNV-Themen vorbereitet.

- **Verbesserung der Mobilitätskette für mobilitätseingeschränkte Menschen**

Mit vielen Aufgabenträgern in Nordrhein-Westfalen werden vor Ort mit öffentlichen Mitteln Maßnahmen geplant und durchgeführt, die die volle Anwendbarkeit der Niederflurtechnik sicherstellen. So wurden beispielsweise in der Stadt Bielefeld und weiteren Kreisen und Gemeinden in Nordrhein-Westfalen Haltestellen in Zusammenarbeit mit den Fachleuten der Gesellschaften vor Ort mit dem sogenannten „Kasseler Bord“ ausgestattet, eine Hochbordsteinkonstruk-

tion, die einen völlig stufenlosen Übergang in Niederflurbusse ermöglicht und ein schadloses Anfahren des hohen Bordsteins für die Busse ermöglicht. Haltestellen selbst und die Wege zu den Haltestellen werden, dort wo möglich, rollstuhlfreundlich ausgestattet. Die betrieblichen MitarbeiterInnen und FahrplanerInnen sind in diese Prozesse über gemeinsame Arbeitskreise bei den Straßenbaulastträgern eingebunden.

- **Regional Bus Stuttgart (RBS)**

Das Liniengebiet des Bereiches West der Regional Bus Stuttgart umfasst mehr als 35 Buslinien. Die Linie 532 Ludwigsburg - Asperg - Markgröningen - Unterriexingen - Oberriexingen - Sachsenheim nimmt eine ganz besondere Stellung ein. Diese Linie liegt direkt am Behindertenheim Markgröningen (Haltestelle Markgröningen/Behindertenheim) und schafft eine direkte Verbindung nach Ludwigsburg und zum S-Bahn Umsteigepunkt Asperg.

Für Menschen mit Behinderungen (u.a. RollstuhlfahrerInnen) ist diese Linie oft die einzige Möglichkeit, die Arbeits- und Wohnstätten im Behindertenheim zu erreichen und entsprechend mobil zu sein. Aus diesem Grund hat die RBS schon 1995 damit begonnen, Niederflurfahrzeuge mit Rollstuhlrampen anzuschaffen und verstärkt auf dieser Linien einzusetzen. Dies war für ein Regionales Busunternehmen an sich schon außergewöhnlich, da sehr lange an den für behinderte Menschen ungünstigen Hochbodenfahrzeugen festgehalten wurde. Somit konnte erreicht werden, dass die Linie 532 innerhalb weniger Jahre, als einzige regionale Buslinie im VVS-Bereich, ausschließlich mit Niederflurfahrzeugen bedient wurde.

Seit 1999 ist die RBS Mitglied im Förderverein Behindertenheim Markgröningen. Seither werden enge Beziehungen zu dem Heim gepflegt, um aufkommende Probleme im Rahmen des Linienverkehrs frühzeitig erkennen und möglichst beheben zu können.

Das Fahrpersonal, welches auf der Linie 532 eingesetzt wird, wird entsprechend ausgewählt, so dass hier nur Fahrer zum Einsatz kommen, die den besonderen Anforderungen auf dieser Linie gerecht werden. Dazu zählt besonders eine hohe soziale Kompetenz, da auch Menschen mit Lernschwierigkeiten unter den Fahrgästen des Behindertenheims sind.

2.4 Unternehmensbereich Personenbahnhöfe

2.4.1 Baumaßnahmen

DB Station&Service hat durch Neu- und Umbauten von 122 Stationen, die 2007 fertig gestellt wurden, die barrierefreie Nutzbarkeit wieder erheblich verbessern können. 106 zusätzliche Stationen sind seit dem Jahr 2007 komplett barrierefrei, bei 16 Stationen konnte bei Teil- Umbaumaßnahmen die Barrierefreiheit verbessert werden. Dabei wurden Bahnsteigneu- oder -umbauten mit zeitgemäßer Höhe und integriertem Blindenleitsystem realisiert. Zur stufenfreien Erreichbarkeit der Bahnsteige wur-

den in 2007 bundesweit 90 zusätzliche Aufzüge und 25 neue lange Rampenbauwerke über 50 m Länge zusätzlich zu den Treppenanlagen gebaut.

An bundesweit elf Stationen wurden neue Reisendenübergänge zur Gleisquerung gebaut, die ein stufenfreies und kundenfreundliches Erreichen des Bahnsteigs auf kurzem Wege erlauben.

Ausgewählte Bauprojekte an größeren Stationen sind z.B.:

- Der Eurobahnhof Saabrücken Hbf ist nach den Umbaumaßnahmen komplett barrierefrei erschlossen. Die Personenunterführung wurde verlängert und erschließt jetzt mit Eingangspavillion den rückseitigen Stadtteil. Dadurch werden den Reisenden erheblich verkürzte Zugangswege angeboten. Mit vier neuen Aufzügen sind alle Bahnsteige jetzt barrierefrei erschlossen. Zwei Fahrsteige zu den Fernverkehrsbahnsteigen und die Fahrtreppen im Bahnhof wurden erneuert. Der Bahnhof ist in allen wichtigen Wegebeziehungen mit einem Leitsystem für Blinde und Sehbehinderte ausgestattet; Altanlagen wurden dafür nachgerüstet. Der ServicePoint wurde erneuert und nach neuestem Standard auch für Blinde und rollstuhlfahrgerecht mit unterfahrbarem, niedrigem Treppenbereich ausgestattet. Der gesamte Bahnhof erhielt fünf neue Automatiktüren.
- Im Bahnhof Aschaffenburg Hbf wurden drei neue Aufzüge installiert.
- In Lübeck Hbf wurden die Bahnsteige Gleis 1-4 in zeitgemäßer Höhe erstellt und mit moderner optischer und akustischer Fahrgastinformation ausgestattet und die Treppenanlagen erneuert. Der Personensteg wurde neu errichtet und für den stufenfreien Zugang zu den Bahnsteigen Aufzüge gebaut. Die komplett erneuerte Bahnsteighalle bietet optimalen Wetterschutz.
- Im Bf Limburg/ Lahn wurde die städtische Straßenunterführung neu gestaltet und für den stufenfreien Bahnsteigzugang ein Aufzug und zwei neue Rampen gebaut.
- In Erfurt Hbf konnten die neu gebauten Bahnsteige Gleis 3-8 in Betrieb genommen werden.
- Der Bf Neu-Ulm wurde mit umfangreichen Änderungen der Gleisanlagen ganz neu mit 2 modern ausgestatteten Mittelbahnsteigen in Troglage erstellt. Aufzüge zu den Bahnsteigen ermöglichen den barrierefreien Zugang.

2.4.2 Reisendeninformation auf kleineren Bahnhöfen

Zur dynamischen Reisendeninformation mit aktuellen Fahrplandaten an kleineren Stationen ist im letzten Jahr ein weiteres Produkt entwickelt worden: Der dynamische Schrifthanzeiger (DSA).

Er wurde bereits erfolgreich erprobt, derzeit läuft die Pilotierungsphase. Dieser - gegenüber bisher üblichen Lautsprecheranlagen und Zuganzeigern deutlich kostengünstigere Baustein - ermöglicht künftig in Ergänzung zur akustischen Reisendeninformation die Visualisierung sämtlicher Abweichungen vom Fahrplan. In einer weiteren Entwicklungsphase soll der DSA um ein Lautsprecher-Modul erweitert werden.

An Stationen, die bisher über keine dynamischen akustischen oder optischen Reisendeninformationsmedien verfügen, soll der DSA künftig zum Einsatz kommen

2.4.3 Serviceleistungen

An rund 300 Bahnhöfen wird Serviceleistung unmittelbar durch Mitarbeiter der DB Station&Service AG erbracht. Mobilitätseingeschränkte Reisende können sich über die Mobilitätsservicezentrale anmelden. Nach der Anmeldung wird die Reise für den Kunden geplant und bei Umsteigeverbindungen entsprechendes Personal disponiert. Im Jahr 2007 wurden ca. 393.000 Hilfeleistungen an den Bahnhöfen der DB Station&Service AG erbracht.

DB Station&Service AG erarbeitet aktuell ein Bedienungskonzept zur Sicherstellung einer weiter optimierten Leistungsqualität im Rahmen der Mobilitätshilfen für die wichtigen und stark nachgefragten Bahnhöfe. Damit soll insbesondere der ständig steigenden Nachfrage Rechnung getragen werden

2.5 DB Vertrieb GmbH

Fahrkartenautomaten

In 2007 wurde mit dem Rollout weiterer 600 Einheiten der neuen Automatengeneration, die in 2006 den TeilnehmerInnen der begleitenden Arbeitsgruppe vorgestellt wurde und wichtige Aspekte zur Barrierefreiheit aufweist, begonnen. Inzwischen sind ca. 1.200 neue DB Automaten in verschiedenen Verbundräumen aufgestellt. Der Ersatz aller alten Automaten wird vsl. bis zum Jahr 2011 abgeschlossen werden. Das Konzept für die Bedienung der Automaten für sehbehinderte und blinde Menschen wurde nochmals mit den betroffenen Gruppen eingehend diskutiert und mögliche weitere Vorgehensweisen erörtert. Eine konkrete Zusage über die Förderung des vorgestellten Konzeptes steht jedoch noch aus.

2.6 Ausgewählte DB-Services

- Projekt „Touch&Travel“

Touch&Travel nennt sich das neue Projekt, bei dem das Handy die klassische Fahrkarte ersetzt. Künftig soll es nicht mehr notwendig sein, im Vorfeld eine Fahrkarte zu lösen. Stattdessen wird das Handy vor Reiseantritt am Bahnsteig an einen sog. Touchpoint (TP) gehalten. Dabei werden die Positionsdaten des TP ausgelesen und über das Mobilfunknetz an den Ticket-Server gesendet. Der Ticket-Server wiederum stellt eine Fahrtberechtigung aus und überträgt diese Daten an das Handy. In der Fachsprache nennt sich diese Technik Near Field Communication (NFC), die in kommenden Mobiltelefon-Generationen Standard sein wird.

Im Zug wird die elektronische Fahrkarte über ein Lesegerät identifiziert. Hier wird gleichzeitig auch erkannt, ob der Fahrgast in einem ICE, in einem preiswerteren IC, in einem Regional-Express oder einer S-Bahn fährt. Beim Verlassen des Zuges wird das Handy erneut an einen TP am Bahnsteig gehalten. So kommuniziert das Handy über das Mobilfunknetz mit dem Ticket-Server und

ermittelt die zurückgelegte Strecke. Gleichzeitig wird die Fahrkarte auf dem Handy gelöscht und die Reisedaten an den Rechnungsserver gesendet. Einmal im Monat erhalten Touch&Travel-Kunden eine Rechnung, in der alle gefahrenen Strecken aufgelistet sind. Um das Angebot nutzen zu können ist ähnlich wie beim Online-Ticket-Verfahren eine einmalige Anmeldung sowie der Besitz eines NFC-fähigen Handys notwendig.

Im Februar 2008 ist ein technischer Systemtest auf der ICE-Strecke Berlin - Hannover, einem Teilnetz der Berliner S-Bahn und im gesamten städtischen Nahverkehr in Potsdam mit ausgewählten Nutzern gestartet. Dabei werden die technische Konfiguration und alle denkbaren Abläufe auf die Probe gestellt. In einer zweiten Phase wird das gesamte S- und U-Bahn-Netz in Berlin mit einbezogen. Ab Ende 2008 wird es zu einem ersten Markttest kommen, der die Akzeptanz und Kundenzufriedenheit analysieren soll. Ab 2010 ist eine deutschlandweite Umsetzung mit weiteren Verkehrsunternehmen in den Regelbetrieb geplant.

Das neue e-Ticketing-System vereint damit mehrere Ziele des Mobilitätsprojektes: Ständige Verfügbarkeit, die Integration aller Verkehrsmittel und damit einen einfachen Zugang zum öffentlichen Personenverkehr, Bündelung von Information, Buchung und Bezahlung.

Umfangreiche Informationen zu dem Projekt liefert die Internetseite:
<http://www.touchandtravel.de/site/touchandtravel/de/start.html>

Touch&Travel – Pilotstufe 1

Im Zuge der Pilotierung von Touch&Travel wurden Touchpoints (TP) an den, im Pilotgebiet befindlichen Haltepunkten der DB AG für den Kunden sichtbar installiert. Insgesamt wurden über 1.500 TP angebracht, darunter ca. 600 TP an DB Haltestellen/Bahnhöfen. Der technische Nutzen dieser TP erschließt sich in der laufenden Pilotphase 1 nur den sog. „Friendly Usern“ (Probanden).

Aus Kundensicht sind folgende Oberpunkte bei der Bestimmung von TP-Standorten berücksichtigt worden:

1) Standorte im Laufweg des Kunden bzw. Kunde muss TP nicht suchen

Die TP befinden sich im natürlichen Laufweg des Kunden zum Verkehrsmittel (z.B. Zug). Die TP sind so verortet, dass sie im direkten Blickfeld des Kunden bzw. in seinem Laufweg sind.

2) Standortbestimmung aus zwei Blickwinkeln: Abreisende und ankommende Kunden an einer Station/Haltestelle

Sowohl für abfahrende als auch für ankommende Kunden ist mindestens ein TP sofort sichtbar.

3) Empfang

Die Standorte der TP (vorrangig für das Mobilfunknetz von Vodafone) haben eine Mindestempfangsstärke (zum Zeitpunkt der Dokumentation und Installation) von „einem Balken“ im Handydisplay aufgewiesen.

4) Barrierefreiheit

Die operative Anbringung der TP liegt bei der DB in der Verantwortung von DB Station&Service. Die entsprechenden Bestimmungen insbesondere von DIN Vorschriften sind dabei beachtet worden.

5) Laufwege freihalten

Die Laufwege (der anderen Reisenden) am Bahnhof sind nach Möglichkeit nicht beeinträchtigt worden.

Liste der eingesetzten Standorte:

- 1) Entwerter der Verbundfahrausweise (wenn diese auf den Bahnsteigen stehen),
- 2) im Umfeld der Zugzielanzeige (optimal an der Stütze dieser bzw. max. 5m entfernt),
- 3) an Fernverkehrs- und/ oder Verbundautomaten (wenn diese auf den Bahnsteigen stehen),
- 4) in Unter- /Überführungen (ggf. an den Wänden),
- 5) in der Nähe von Rolltreppen (max. 5m entfernt und ohne die Kundenströme zu behindern),
- 6) an Aushängen für die An- und Abfahrt (entweder am Rahmen/der Rückwand dieser oder hinter der Glasscheibe - in Form eines Aufklebers),
- 7) an der Stütze der Bahnhofsamenstafel (sofern vorhanden) und/oder
- 8) an der Außenglasscheibe von Aufzügen (nicht der direkten Fahrgastzellenglasscheibe).
- 9) Als zusätzlicher Standort wurde der Service-Point vorgesehen.

Beispielfotos Pilostufe 1:



Prinzipiell wurde eine Standardisierung bei der Verortung und Installation der TP angestrebt. Erste Erfahrungen beim Rollout der TP haben jedoch gezeigt, dass eine Standardisierung nur bedingt möglich ist. Das Anbringen der TP muss individuell an den Bahnhöfen erfolgen, da die Bahnhöfe sich deutlich differenzieren und z.B. bestimmte bauliche Hindernisse besondere Maßnahmen erfordern.

Standortprämissen für Touchpoints bei nicht DB Haltestellen/Bahnhöfen

Die Standortprämissen für die TP bei anderen Verkehrsträgern werden von diesen festgelegt. Diese sollen sich jedoch an die oben genannten Prämissen der DB orientieren. Im Wesentlichen werden die TP an den Haltestellenschildern angebracht, jeweils 1 TP in jede Fahrtrichtung.

Für 2008 ist bereits geplant, Experten der Arbeitsgruppe zum Programm der DB AG zu einer Ortsbegehung einzuladen, um allgemeine Standards für die künftigen Bahnhöfe hinsichtlich der für mobilitätseingeschränkte Reisende wichtigen Kriterien (z. B. Anbringungshöhe und Unterfahrbarkeit) zu definieren. Durch eine frühzeitige Einbindung der Arbeitsgruppe soll sichergestellt werden, dass das System „Touch&Travel“ barrierefrei nutzbar ist.

2.7 Ausgewählte Projekte national

• Projekt „TAV“

Das technikbasierte Abfertungsverfahren (TAV) wird eingesetzt, um die Abfertigung von Personenzügen durch das Zugpersonal zu ersetzen.

Bei Personenzügen in Deutschland ist es üblich, dass der Zugbegleiter zur Abfahrtszeit die Türen des Zuges schließt oder schließen lässt. Nachdem alle Türen geschlossen sind, gibt er dem Triebfahrzeugführer den Abfahrauftrag und steigt selbst in den Zug, nachdem sich dieser in Bewegung gesetzt hat. Bei TAV dagegen nimmt der Triebfahrzeugführer die Türfreigabe zurück und fährt los, sobald ihm angezeigt wird, dass alle Türen geschlossen sind. Der gesamte Zug muss dabei mit automatischen Türen ausgestattet sein, die sich auf Anforderung öffnen und nach einigen Sekunden selbsttätig wieder schließen, sobald der Türbereich frei ist.

Typische Anwendungsgebiete von TAV sind Triebwagen und Doppelstockwagen. Auch viele private Eisenbahngesellschaften setzen TAV ein, um auf zusätzliches Personal verzichten zu können.

Ergebnisse, die in konkreten Maßnahmen umgesetzt wurden, sind bisher:

- Nachrüstung aller ET 423 mit Lichtgitter (11000 Türen) bis Mitte 2009 - zunächst S-Bahn München, dann Stuttgart, Rhein-Main und Köln
- Verbesserung der Schließkantenüberwachung bei VT 612 (Neigetechnikzüge mit Hochflur)
- Neue Fahrzeuge (Talent II) erhalten sowohl Lichtgitter als auch Schließkantenüberwachung.

2.8 Ausgewählte Projekte auf europäischer Ebene

- **TSI PRM** (Technische Spezifikation für die Interoperabilität im Eisenbahnverkehr zum Thema „People with Reduced Mobility“)

Ziel und Hintergrund der TSI PRM ist, das Bahnfahren in Europa für mobilitätseingeschränkte Menschen einfacher und hindernisfreier zu gestalten.

Mit den technischen Vorgaben von Mindeststandards für mobilitätseingeschränkte NutzerInnen der Eisenbahn werden mehrere Aspekte unterstützt:

- Die Nutzung für mobilitätseingeschränkte Menschen (Senioren, Kinderwagennutzer, Gepäckreisende, Rollstuhlfahrer, etc.) des Systems Bahn wird einfacher und schafft europaweite Mindeststandards. Das bedeutet, überall in Europa wird ein Reisender dieselbe Mindestqualität der Information, des Aufenthaltes und der Zugänglichkeit erhalten.
- Die Schiene wird attraktiver und kann damit langfristig ein wesentlicher Baustein nationaler und europaweiter Mobilität bleiben.

Schwerpunkte in der TSI PRM sind:

- die Infrastruktur mit Bahnhöfen und Bahnsteigen
- die Fahrzeuge
- der Übergangsbereich zwischen Bahnsteigkante und Fahrzeug
- die Bestimmungen zur schrittweisen Einführung der TSI

Der geographische Anwendungsbereich der TSI PRM ist das konventionelle und das Hochgeschwindigkeitssystem der europäischen Eisenbahnen der Mitgliedstaaten der Europäischen Union und Norwegen.

- **Drittes Eisenbahnpaket, Bereich Passagierrechtsverordnung**

Das Europäische Parlament hat am 25. September 2007 das sog. Dritte Eisenbahnpaket verabschiedet. Es sieht u. a. die Marktöffnung für grenzüberschreitende Personenverkehrsdienste zum 01. Januar 2010 und eine deutliche Stärkung der Fahrgastrechte vor. Am 03. Dezember 2007 wurde die EU-Passagierrechtsverordnung (Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr) im Amtsblatt der EU veröffentlicht. Das Gesetzgebungsverfahren ist damit abgeschlossen. Die Verordnung tritt zwei Jahre nach der Veröffentlichung und damit am 3. Dezember 2009 in Kraft.

Die Fahrgastrechtsverordnung gilt für nationale und internationale Eisenbahnverkehre. Die Verordnung regelt u. a. Entschädigung bei großen Verspätungen, die Haftung der Unternehmen für die Fahrgäste und deren Gepäck, den

Transport von behinderten Menschen sowie die von den Eisenbahnunternehmen bereitzustellenden Informationen.

Für mobilitätseingeschränkte Reisende (PRM) sind insbesondere die nachfolgenden Punkte relevant:

- Die Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) müssen PRM grundsätzlich befördern, können aber in den von ihnen selbst unter der Beteiligung von Behindertenverbänden aufgestellten nichtdiskriminierenden Zugangsregelungen Einschränkungen vorsehen.
- Eine Betreuung von PRM muss an Bahnhöfen und an Bord erfolgen, an nicht personalbesetzten Bahnhöfen und an Bord nach besten Kräften. Personen mit kleinen Kindern müssen ebenso betreut werden. Um Betreuungsleistungen zu erhalten, müssen sich PRM zu der vom EVU angegebenen Zeit an einem vom EVU bestimmten Punkt einfinden, jedoch frühestens 60 Minuten bzw. spätestens 30 Minuten vor Abfahrt des Zuges.
- Bahnhöfe, Bahnsteige, Fahrzeuge und andere Einrichtungen sollen durch Erfüllung der entsprechenden TSI-Vorgaben für PRM zugänglich sein; wo dies noch nicht der Fall ist, muss die Zugänglichkeit bei größeren Renovierungsarbeiten und Neuerwerb von Fahrzeugen sichergestellt werden.

3. Exkurs: Behinderte MitarbeiterInnen bei der Deutschen Bahn AG

Die Deutsche Bahn beschäftigt zur Zeit 8.670 schwerbehinderte und gleichgestellte MitarbeiterInnen, was einer Beschäftigungsquote von 4,88 % entspricht.

Das ist ein stolzes Ergebnis, wenn man sich die Einsatzbereiche der Mitarbeiter anschaut, denn hohe Sicherheitsstandards sind verbunden mit hohen Anforderungen an die gesundheitlichen Fähigkeiten der MitarbeiterInnen. Die DB geht davon aus, dass grundsätzlich alle Arbeitsplätze auch für schwerbehinderte oder gleichgestellte MitarbeiterInnen geeignet sein können, hier kommt es nur auf die Art der Behinderung und die Fähigkeiten der MitarbeiterInnen an. Das beweisen schwerbehinderte und gleichgestellte MitarbeiterInnen in folgenden Schwerpunkttätigkeiten:

| | |
|---|-----|
| ▪ Zugbegleitdienst/Service im Zug | 360 |
| ▪ Lokführer | 290 |
| ▪ Rangierer/Wagenuntersuchung | 230 |
| ▪ Betriebsabwicklung | 790 |
| ▪ Fahrzeugreinigung | 140 |
| ▪ Fahrzeuginstandhaltung | 890 |
| ▪ Servicepersonal am Bahnhof | 210 |
| ▪ Reinigung von Anlagen und Sicherheitsaufgaben | 530 |

Der Deutschen Bahn sind Weiterbeschäftigung und Integration schon lange wichtig, wobei die Unternehmen bei Problemen der Weiterbeschäftigung von behinderten MitarbeiterInnen vorrangig den Verbleib auf dem bisherigen Arbeitsplatz anstreben.

Trotz Reduzierung des Personalbestandes kann eine Erhöhung der Beschäftigungsquote vorgewiesen werden. Im Jahr 2000 lagen die DB bei 3,36 % und per 31.12.2007 bereits bei 4,88 %. Das sind 1.900 behinderte Mitarbeiter mehr.

Gerade in den letzten Jahren wirkt sich natürlich auch hier die Folge der demografischen Entwicklung aus. Mit einer groß angelegten Kampagne zur Gesundheitsförderung - Gesunde Ernährung, Bewegung, Stressbewältigung, Nichtraucher usw. - schafft die Deutsche Bahn für ihre MitarbeiterInnen die Möglichkeit, gesünder älter zu werden und sich gezielt darauf vorzubereiten.

Wichtig erscheint es der DB, die Zielgruppe behinderte MitarbeiterInnen in alle Programme der Gesundheitsförderung einzubeziehen. Wie gut das ankommt, hat sich 2006 beim ersten bundesweiten Sportfest der Eisenbahner mit Handicap gezeigt. Über 120 behinderte MitarbeiterInnen waren im Schwimmen, Tischtennis, Fußball und Sitzball aktiv. Es tat allen gut, den Olympischen Gedanken zu leben und hat sehr zur Akzeptanz untereinander beigetragen. Für 2008 ist das nächste Sportfest bereits in Vorbereitung.

Integrationspreis 2007 des schleswig-holsteinischen Landesverbandes des Sozialverband Deutschland

Am 31. Oktober 2007 verlieh der schleswig-holsteinische Landesverband des Sozialverband Deutschland (SoVD) mit Sitz in Kiel den Integrationspreis 2007 an die Autokraft GmbH in Neustadt. Der Integrationspreis des SoVD Schleswig-Holstein wird an Personen oder Institutionen verliehen, die sich in besonderer Weise um die Integration von Menschen mit Behinderung verdient gemacht haben.

Die Autokraft GmbH hatte sich in außergewöhnlichem Ausmaß für einen Mitarbeiter, der in Folge eines Unfalls sein rechtes Bein verloren und im Wege der beruflichen Rehabilitation zum Busfahrer ausgebildet wurde, eingesetzt. Mit Hilfe eines Automatikbusses sowie eines speziellen Sitzkissens wurde es dem Mitarbeiter ermöglicht, vollschichtig zu arbeiten.

Neben dieses beispielhaften Einsatzes für einen Mitarbeiter kümmert sich die Autokraft GmbH auch in vorbildlicher Weise um eine verbesserte Beförderung von Menschen mit Behinderung. Diese können sich am Tag vor Fahrtantritt telefonisch erkundigen, ob für die von ihnen gewünschte Busfahrt ein Niederflerbus eingesetzt ist. Ist dies nicht der Fall, bemüht sich die Autokraft GmbH hier noch kurzfristig einen Niederflerbus einzusetzen. Der in einem Pilotprojekt seit Ende 2004 im Kreis Ostholstein eingesetzte Anrufbus ist ebenfalls mit einer Rampe ausgestattet und wird mit einem Anteil von 13 Prozent aller Fahrgäste überdurchschnittlich stark von Rollstuhlfahrern genutzt.



Im Beisein des beinamputierten Busfahrers, Udo Rehberg, überreicht am 31.10.2007 in Neustadt der stellvertretende SoVD-Landesvorsitzende, Hans-Joachim Tümmler den Integrationspreis an den Leiter der Region Nord der DB Stadtverkehr, Jürgen Fenske.