

## Antwort

### der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Ilja Seifert, Karin Binder, Heidrun Bluhm, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.  
– Drucksache 16/14036 –**

### Barrierefreie Bahnhöfe in Baden-Württemberg

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Die Barrierefreiheit von Personenbahnhöfen war bereits mehrfach Gegenstand parlamentarischer Anfragen. Für die Fraktion DIE LINKE. unbefriedigend waren die Antworten der Bundesregierung auf die schriftlichen Fragen des Abgeordneten Dr. Ilja Seifert (Fragen 100 bis 103, Bundestagsdrucksache 16/12923, Seite 60 bis 63). Danach bildet die Verbesserung des barrierefreien Zugangs zu den Bahnhöfen einen Schwerpunkt bei der Modernisierung der ca. 2 000 Bahnhöfe im Rahmen der Konjunkturprogramme I und II der Bundesregierung. Trotzdem wird durch das Maßnahmenpaket in den nächsten zwei Jahren nur bei 41 weiteren Stationen vollständige Barrierefreiheit vom Bahnhofsvorplatz bis auf die Bahnsteige durch neue Aufzüge und Rampen erreicht. Dies ist mit Blick auf die geltende UN-Behindertenrechtskonvention und angesichts der großen Zahl von Bahnhöfen, die noch nicht barrierefrei sind, nicht akzeptabel.

Beispiel Sachsen: Hier werden – so die Bundesregierung in ihrer Antwort auf die Frage des Abgeordneten Dr. Ilja Seifert – 403 Verkehrsstationen betrieben, davon sind 211, also 52 Prozent, barrierefrei. Würde das mittels Konjunkturprogrammen „erhöhte“ Tempo beibehalten, wäre in Sachsen der letzte noch nicht barrierefreie Personenbahnhof in ca. 70 Jahren mit der Umgestaltung an der Reihe.

#### Vorbemerkung der Bundesregierung

Der Bund hat mit dem Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen und zur Änderung anderer Gesetze einen entscheidenden Schritt getan, um Barrieren für behinderte und alte Menschen sowie Kinder und sonstige Personen mit Nutzungsschwierigkeiten soweit möglich abzubauen.

Die Zielbestimmung zur Barrierefreiheit im Eisenbahnbereich ist durch Artikel 52 des Gesetzes zur Gleichstellung behinderter Menschen und zur Änderung anderer Gesetze konkretisiert worden. Der dementsprechend geänderte § 2 Absatz 3 Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) verpflichtet die

**\* Wird nach Vorliegen der lektorierten Druckfassung durch diese ersetzt.**

*Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 25. September 2009 übermittelt.*

*Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.*

Eisenbahnen, Programme für die Gestaltung von Bahnanlagen und Fahrzeugen zu erstellen, mit dem Ziel, eine möglichst weitreichende Barrierefreiheit für deren Nutzung zu erreichen. Die im Wettbewerb am Verkehrsmarkt operierenden Eisenbahnunternehmen haben die Bedingungen für die Herstellung der Barrierefreiheit im Einzelnen in eigener unternehmerischer Verantwortung zu regeln und darüber zu entscheiden, welche Art Maßnahmen zur Herstellung der Barrierefreiheit ergriffen und zu welchen Zeitpunkten Investitionen von ihnen aufzubringen sind. Somit können die Aufwendungen für die betreffenden Verbesserungen mit den wirtschaftlichen Belangen der im Wettbewerb am Verkehrsmarkt operierenden Eisenbahnen in Einklang gebracht und nach Prioritäten geordnet werden („Bedarfsschwerpunkte“), damit jeweils möglichst viele Bahnreisende von den Verbesserungsmaßnahmen profitieren können.

Die Deutsche Bahn Aktiengesellschaft (DB AG) hat in enger Zusammenarbeit mit den Verbänden der Behindertenselbsthilfe ein Programm zur Herstellung von Barrierefreiheit aufgestellt, das die Belange der Barrierefreiheit mit den Möglichkeiten am Markt operierender Eisenbahnunternehmen in Einklang bringt. Der gesamte Prozess sowie die stattgefundenen Abstimmungsgespräche wurden durch den Beauftragten der Bundesregierung für die Belange behinderter Menschen intensiv begleitet. Das Programm wurde am 24. Juni 2005 vorgestellt.

Sofern eine Maßnahme zur Herstellung der Barrierefreiheit in einem Programm festgeschrieben ist, muss das betreffende Eisenbahnunternehmen diese verpflichtend umsetzen. Die Verpflichtung wird von der zuständigen Eisenbahnaufsichtsbehörde überwacht.

Der Bund schließt mit der DB Station&Service AG Sammelfinanzierungsvereinbarungen über Investitionen in die Verkehrsanlagen der Personenbahnhöfe ab. Die DB Station&Service AG ist auf dieser Basis ermächtigt, Bundesmittel auch zur Finanzierung von Investitionen zur Herstellung der Barrierefreiheit einzusetzen.

Auch das UN-Übereinkommen berücksichtigt, dass ein gewisser Zeitraum und erhebliche finanzielle Ressourcen notwendig sind, um die hierin enthaltenen wirtschaftlichen, kulturellen und sozialen Rechte umfassend zu verwirklichen. Die Vertragsstaaten sind daher gehalten, diese Rechte schrittweise und unter Ausschöpfung ihrer verfügbaren Mittel zu verwirklichen. Dies gilt besonders für die Herstellung umfassender Barrierefreiheit, die nur schrittweise und unter Berücksichtigung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit erreicht werden kann.

Im Übrigen wird auf die Antworten der Bundesregierung auf die schriftlichen Frage 36/September des Abgeordneten Dr. Ilja Seifert und auf die Kleine Anfrage der Fraktion DIE LINKE. „Schritte zur Umsetzung der UN-Behindertenrechtskonvention II“ (Bundestagsdrucksache 16/14008) verwiesen.

Die folgenden Antworten zu den Fragen 1 bis 5 beruhen auf Auskünften der DB Station&Service AG. Nähere Informationen zu den Bahnhofskategorien sind unter [www.deutschebahn.com](http://www.deutschebahn.com) abrufbar.

1. Wie viele Personenbahnhöfe sind in Baden-Württemberg derzeit (Stand 1. Januar 2009) barrierefrei, wie viele nicht (bitte aufgeschlüsselt nach Kategorien)?

Kategorie 1: 3 Bahnhöfe, davon 2 vollständig und 1 nicht oder nur teilweise stufenfrei

Kategorie 2: 4 Bahnhöfe, davon 3 vollständig und 1 nicht oder nur teilweise stufenfrei

Kategorie 3: 39 Bahnhöfe, davon 21 vollständig und 18 nicht oder nur teilweise stufenfrei

Kategorie 4: 46 Bahnhöfe, davon 36 vollständig und 10 nicht oder nur teilweise stufenfrei

Kategorie 5: 240 Bahnhöfe, davon 156 vollständig und 84 nicht oder nur teilweise stufenfrei

Kategorie 6: 338 Bahnhöfe, davon 266 vollständig und 72 nicht oder nur teilweise stufenfrei

2. Wie viele Personenbahnhöfe wurden in Baden-Württemberg in den Jahren 2005 bis 2008 barrierefrei umgestaltet (bitte aufgeschlüsselt nach Kategorien)?

Kategorie 3: 2 Bahnhöfe

Kategorie 4: 4 Bahnhöfe

Kategorie 5: 20 Bahnhöfe

Kategorie 6: 8 Bahnhöfe

3. Welche Personenbahnhöfe werden in Baden-Württemberg nach derzeitiger Planung mit Hilfe der Konjunkturprogramme bis Ende 2011 barrierefrei sein (bitte aufgeschlüsselt nach Kategorien)?

Kategorie 1: Karlsruhe

Kategorie 3: Pforzheim, Heilbronn, Aalen

Kategorie 4: Esslingen

Kategorie 5: Süßen, Eislingen/Fils, Ebersbach, Oberkochen, Ötigheim

4. Welche Personenbahnhöfe werden über das im Rahmen des Konjunkturprogramms des Bundes aufgelegte Bahnhofsprogramm hinaus in den Jahren 2009 bis 2011 mit bzw. ohne Förderung des Bundes barrierefrei umgestaltet (bitte aufgeschlüsselt nach Kategorien)?

Kategorie 4: Tübingen, Waiblingen, Wendlingen (Neckar)

Kategorie 5: Benningen (Neckar), Graben-Neudorf, Grunbach, Kirchheim (Teck), Kirchheim (Teck)-Öttingen, Konstanz-Petershausen, Philippsburg (Baden), Renningen, Schwaikheim, Schwenningen (Neckar)

Kategorie 6: Kirchberg (Murr)

5. Welche Personenbahnhöfe im Land Baden-Württemberg werden nach derzeitiger Planung auch nach dem Jahr 2011 noch nicht barrierefrei sein?

Ulm Hbf, Aulendorf, Backnang, Crailsheim, Donaueschingen, Friedrichshafen Stadt, Konstanz, Metzingen, Mühlacker, Plochingen, Radolfzell, Rastatt, Schwäbisch Gmünd, Villingen (Schwarzwald), Waldshut, Weinheim (Bergstraße), Bietigheim-Bissingen, Bretten, Mannheim Rbf, Mannheim-Seckenheim, Stuttgart-Feuerbach, Stuttgart-Untertürkheim Pbf, Bad Friedrichshall-Jagstfeld, Bad Saulgau, Besigheim, Biberach (Baden), Blaubeuren, Emmendingen, Engen, Erbach (Württemberg), Erzingen (Baden), Esslingen-Zell, Eutingen im Gäu, Freiburg-Wiehre, Gäufelden, Geradstetten, Gottmadingen, Grenzach, Haslach, Hausach, Hechingen, Heidenheim, Hemsbach, Herbolzheim (Breisgau), Hinterzarten, Hockenheim, Illingen (Württemberg), Immendingen, Kenzingen, Kißlegg, Ladenburg, Lahr (Schwarzwald), Lauffen (Neckar), Mannheim-Friedrichsfeld, Mannheim-Neckarau, Mannheim-Waldhof, Müllheim (Baden), Neckarsulm, Neulußheim, Neustadt (Schwarzwald), Nürtingen, Oberesslingen, Oftersheim, Plüderhausen, Riegel, Sachsenheim, Schelklingen, Schwäbisch Hall-Hessental, Schwetzingen, Sigmaringen, Titisee, Waghäusel, Weil (Rhein), Weiler (Rems), Wilferdingen-Singen, Ludwigshafen (Bodensee).

6. Was plant der Bund an Initiativen bzw. Maßnahmen, damit auch diese Bahnhöfe in absehbarer Zeit barrierefrei sind?

Die Umsetzung der gesetzlichen Vorgaben ist Aufgabe der Eisenbahnunternehmen.

Im Übrigen wird auf die Vorbemerkung verwiesen.

elektronische Vorab-Fassung\*

## Antwort

### der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Ilja Seifert, Heidrun Blum, Eva Bulling-Schröter, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.  
– Drucksache 16/14037 –**

### Barrierefreie Bahnhöfe in Bayern

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Die Barrierefreiheit von Personenbahnhöfen war bereits mehrfach Gegenstand parlamentarischer Anfragen. Für die Fraktion DIE LINKE. unbefriedigend waren die Antworten der Bundesregierung auf die schriftlichen Fragen des Abgeordneten Dr. Ilja Seifert (Fragen 100 bis 103, Bundestagsdrucksache 16/12923, Seite 60 bis 63). Danach bildet die Verbesserung des barrierefreien Zugangs zu den Bahnhöfen einen Schwerpunkt bei der Modernisierung der ca. 2 000 Bahnhöfe im Rahmen der Konjunkturprogramme I und II der Bundesregierung. Trotzdem wird durch das Maßnahmenpaket in den nächsten zwei Jahren nur bei 41 weiteren Stationen vollständige Barrierefreiheit vom Bahnhofsvorplatz bis auf die Bahnsteige durch neue Aufzüge und Rampen erreicht. Dies ist mit Blick auf die geltende UN-Behindertenrechtskonvention und angesichts der großen Zahl von Bahnhöfen, die noch nicht barrierefrei sind, nicht akzeptabel.

Beispiel Sachsen: Hier werden – so die Bundesregierung in ihrer Antwort auf die Frage des Abgeordneten Dr. Ilja Seifert – 403 Verkehrsstationen betrieben, davon sind 211, also 52 Prozent, barrierefrei. Würde das mittels Konjunkturprogrammen „erhöhte“ Tempo beibehalten, wäre in Sachsen der letzte noch nicht barrierefreie Personenbahnhof in ca. 70 Jahren mit der Umgestaltung an der Reihe.

#### Vorbemerkung der Bundesregierung

Der Bund hat mit dem Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen und zur Änderung anderer Gesetze einen entscheidenden Schritt getan, um Barrieren für behinderte und alte Menschen sowie Kinder und sonstige Personen mit Nutzungsschwierigkeiten soweit möglich abzubauen.

Die Zielbestimmung zur Barrierefreiheit im Eisenbahnbereich ist durch Artikel 52 des Gesetzes zur Gleichstellung behinderter Menschen und zur Änderung anderer Gesetze konkretisiert worden. Der dementsprechend geänderte § 2 Absatz 3 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) verpflichtet die

**\* Wird nach Vorliegen der lektorierten Druckfassung durch diese ersetzt.**

*Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 25. September 2009 übermittelt.*

*Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.*

Eisenbahnen, Programme für die Gestaltung von Bahnanlagen und Fahrzeugen zu erstellen, mit dem Ziel, eine möglichst weitreichende Barrierefreiheit für deren Nutzung zu erreichen. Die im Wettbewerb am Verkehrsmarkt operierenden Eisenbahnunternehmen haben die Bedingungen für die Herstellung der Barrierefreiheit im Einzelnen in eigener unternehmerischer Verantwortung zu regeln und darüber zu entscheiden, welche Art Maßnahmen zur Herstellung der Barrierefreiheit ergriffen und zu welchen Zeitpunkten Investitionen von ihnen aufzubringen sind. Somit können die Aufwendungen für die betreffenden Verbesserungen mit den wirtschaftlichen Belangen der im Wettbewerb am Verkehrsmarkt operierenden Eisenbahnen in Einklang gebracht und nach Prioritäten geordnet werden („Bedarfsschwerpunkte“), damit jeweils möglichst viele Bahnreisende von den Verbesserungsmaßnahmen profitieren können.

Die Deutsche Bahn Aktiengesellschaft (DB AG) hat in enger Zusammenarbeit mit den Verbänden der Behindertenselbsthilfe ein Programm zur Herstellung von Barrierefreiheit aufgestellt, das die Belange der Barrierefreiheit mit den Möglichkeiten am Markt operierender Eisenbahnunternehmen in Einklang bringt. Der gesamte Prozess sowie die stattgefundenen Abstimmungsgespräche wurden durch den Beauftragten der Bundesregierung für die Belange behinderter Menschen intensiv begleitet. Das Programm wurde am 24. Juni 2005 vorgestellt.

Sofern eine Maßnahme zur Herstellung der Barrierefreiheit in einem Programm festgeschrieben ist, muss das betreffende Eisenbahnunternehmen diese verpflichtend umsetzen. Die Verpflichtung wird von der zuständigen Eisenbahnaufsichtsbehörde überwacht.

Der Bund schließt mit der DB Station&Service AG Sammelfinanzierungsvereinbarungen über Investitionen in die Verkehrsanlagen der Personenbahnhöfe ab. Die DB Station&Service AG ist auf dieser Basis ermächtigt, Bundesmittel auch zur Finanzierung von Investitionen zur Herstellung der Barrierefreiheit einzusetzen.

Auch das UN-Übereinkommen berücksichtigt, dass ein gewisser Zeitraum und erhebliche finanzielle Ressourcen notwendig sind, um die hierin enthaltenen wirtschaftlichen, kulturellen und sozialen Rechte umfassend zu verwirklichen. Die Vertragsstaaten sind daher gehalten, diese Rechte schrittweise und unter Ausschöpfung ihrer verfügbaren Mittel zu verwirklichen. Dies gilt besonders für die Herstellung umfassender Barrierefreiheit, die nur schrittweise und unter Berücksichtigung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit erreicht werden kann.

Im Übrigen wird auf die Antworten der Bundesregierung auf die schriftlichen Frage 36/September des Abgeordneten Dr. Ilja Seifert und auf die Kleine Anfrage der Fraktion DIE LINKE. „Schritte zur Umsetzung der UN-Behindertenrechtskonvention II“ (Bundestagsdrucksache 16/14008) verwiesen.

Die folgenden Antworten zu den Fragen 1 bis 5 beruhen auf Auskünften der DB Station&Service AG. Nähere Informationen zu den Bahnhofskategorien sind unter [www.deutschebahn.com](http://www.deutschebahn.com) abrufbar.

1. Wie viele Personenbahnhöfe sind in Bayern derzeit (Stand 1. Januar 2009) barrierefrei, wie viele nicht (bitte aufgeschlüsselt nach Kategorien)?

Kategorie 1: 2 Bahnhöfe, barrierefrei

Kategorie 2: 8 Bahnhöfe, davon 1 barrierefrei und 7 teilweise

Kategorie 3: 34 Bahnhöfe, davon 13 barrierefrei und 21 teilweise

Kategorie 4: 80 Bahnhöfe, davon 59 barrierefrei und 21 teilweise

Kategorie 5: 195 Bahnhöfe, davon 114 barrierefrei und 81 teilweise

Kategorie 6: 521 Bahnhöfe, davon 421 barrierefrei und 100 teilweise

2. Wie viele Personenbahnhöfe wurden in Bayern in den Jahren 2005 bis 2008 barrierefrei umgestaltet (bitte aufgeschlüsselt nach Kategorien)?

Kategorie 2: 1 Bahnhof

Kategorie 3: 4 Bahnhöfe

Kategorie 4: 14 Bahnhöfe

Kategorie 5: 8 Bahnhöfe

Kategorie 6: 24 Bahnhöfe

3. Welche Personenbahnhöfe werden in Bayern nach derzeitiger Planung mit Hilfe der Konjunkturprogramme bis Ende 2011 barrierefrei sein (bitte aufgeschlüsselt nach Kategorien)?

Kategorie 1: Nürnberg Hbf

Kategorie 3: Bayreuth, Plattling, Prien am Chiemsee  
An 11 weiteren Stationen werden Aufzugsanlagen bzw. Fahrtreppen ausgetauscht, um eine Barrierefreiheit auch in Zukunft sicherzustellen.

Kategorie 4: Haar, Ismaning, München Westkreuz, Olching, Planegg, München Hackerbrücke, Nürnberg Dürrenhof, Flughafen München, Flughafen München Besucherpark

Kategorie 5: Maisach

4. Welche Personenbahnhöfe werden über das im Rahmen des Konjunkturprogramms des Bundes aufgelegte Bahnhofsprogramm hinaus in den Jahren 2009 bis 2011 mit bzw. ohne Förderung des Bundes barrierefrei umgestaltet (bitte aufgeschlüsselt nach Kategorien)?

Kategorie 2: Aschaffenburg Hbf, Ingolstadt Hbf, München Ost, Rosenheim, München Pasing (bis 2012)

Kategorie 3: Bad Endorf (Oberbayern), Garmisch-Partenkirchen, Neumarkt (Oberpfalz), Erlangen

Kategorie 4: Feucht, München Harras, Hirschgarten, München Karlsplatz, München-Berg am Laim, München Freiam, München Westkreuz, Neuperlach Süd, Oberschleißheim, Ottobrunn

Kategorie 5: Ampfing, Baiersdorf, Ebersberg (Oberbayern), Eltersdorf, Erlangen-Bruck, Fischbach (bei Nürnberg), Fürth-Unterfarnbach, Hartmannshof, Heilsbronn, Hirschaid, Mindelheim, Mittenwald,

Murnau, Neuhaus (Pegnitz), Nürnberg-Rothenburgerstraße, Nürnberg-Stein, Oberasbach, Ochenbruck, Possenhofen, Roßtal-Wegbrücke, Sachsen (bei Ansbach), Sulzbach-Rosenberg, Wicklesgreuth

Kategorie 6: Alte Veste, Althegnenberg, Anwenden, Bad Aibling Kurpark, Bad Kohlgrub, Bubenreuth, Buttenheim, Ebersdorf (bei Coburg), Eggolsheim, Feucht-Ost, Harsdorf, Haspelmoor, Henfenfeld, Kersbach, Mimberg, Ottenhofen (Oberbayern), Ottensoos, Paindorf, Petersaurach Nord, Pölling, Pommelsbrunn, Raitersaich, Rödental, Strullendorf, Trebgast, Vilseck, Bruckmühl-Hinrichsseggen, Burgbernheim-Wildbad, Fürth-Stadeln, Fürth-Steinach, Happurg, Heimenkirch, Neustadt (Aisch) Mitte, Reichenberg

Nachträglich nach 2011:

Kategorie 2: München Pasing

Kategorie 3: Traunstein

Kategorie 4: Harthaus, München Donnersbergerbrücke, München Isartor, München Siemenswerke, München Johanneskirchen, München-Lochhausen, München-Mittersendling, Tutzing, Unterschleißheim

Kategorie 5: Herrsching, Unterasbach

Kategorie 6: Reichertshofen (Oberbayern), Erlangen-Paul-Gossen-Str.

5. Welche Personenbahnhöfe im Land Bayern werden nach derzeitiger Planung auch nach dem Jahr 2011 noch nicht barrierefrei sein?

Eching, Eichenau (Oberbayern), Feldkirchen (bei München), Geisenbrunn, Gilching-Argelsried, Großhesselohe Isartalbahn, Heimstetten, Hohenbrunn, Lohhof, Markt Schwaben, München Leuchtenbergring, München St Martin Straße, München-Aubing, München-Daglfing, München-Johanneskirchen, München-Lochhausen, München-Mittersendling, München-Moosach, München-Perlach, Neugilching, Poing, Starnberg, Stockdorf, Wächterhof, München Donnersbergerbrücke, Ebenhausen-Schäftlarn, Höllriegelskreuth, Seefeld-Hechendorf, Weßling (Oberbayern), Nürnberg-Ostring, Röthenbach (Pegnitz), Zirndorf

6. Was plant der Bund an Initiativen bzw. Maßnahmen, damit auch diese Bahnhöfe in absehbarer Zeit barrierefrei sind?

Die Umsetzung der gesetzlichen Vorgaben ist Aufgabe der Eisenbahnunternehmen.

Im Übrigen wird auf die Vorbemerkung verwiesen.

## Antwort

### der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Ilja Seifert, Dorothee Menzner, Heidrun Bluhm, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.  
– Drucksache 16/14039 –**

### Barrierefreie Bahnhöfe in Brandenburg

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Die Barrierefreiheit von Personenbahnhöfen war bereits mehrfach Gegenstand parlamentarischer Anfragen. Für die Fraktion DIE LINKE. unbefriedigend waren die Antworten der Bundesregierung auf die schriftlichen Fragen des Abgeordneten Dr. Ilja Seifert (Fragen 100 bis 103, Bundestagsdrucksache 16/12923, Seite 60 bis 63). Danach bildet die Verbesserung des barrierefreien Zugangs zu den Bahnhöfen einen Schwerpunkt bei der Modernisierung der ca. 2 000 Bahnhöfe im Rahmen der Konjunkturprogramme I und II der Bundesregierung. Trotzdem wird durch das Maßnahmenpaket in den nächsten zwei Jahren nur bei 41 weiteren Stationen vollständige Barrierefreiheit vom Bahnhofsvorplatz bis auf die Bahnsteige durch neue Aufzüge und Rampen erreicht. Dies ist mit Blick auf die geltende UN-Behindertenrechtskonvention und angesichts der großen Zahl von Bahnhöfen, die noch nicht barrierefrei sind, nicht akzeptabel.

Beispiel Sachsen: Hier werden – so die Bundesregierung in ihrer Antwort auf die Frage des Abgeordneten Dr. Ilja Seifert – 403 Verkehrsstationen betrieben, davon sind 211, also 52 Prozent, barrierefrei. Würde das mittels Konjunkturprogrammen „erhöhte“ Tempo beibehalten, wäre in Sachsen der letzte noch nicht barrierefreie Personenbahnhof in ca. 70 Jahren mit der Umgestaltung an der Reihe.

#### Vorbemerkung der Bundesregierung

Der Bund hat mit dem Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen und zur Änderung anderer Gesetze einen entscheidenden Schritt getan, um Barrieren für behinderte und alte Menschen sowie Kinder und sonstige Personen mit Nutzungsschwierigkeiten soweit möglich abzubauen.

Die Zielbestimmung zur Barrierefreiheit im Eisenbahnbereich ist durch Artikel 52 des Gesetzes zur Gleichstellung behinderter Menschen und zur Änderung anderer Gesetze konkretisiert worden. Der dementsprechend geänderte § 2 Absatz 3 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) verpflichtet die

**\* Wird nach Vorliegen der lektorierten Druckfassung durch diese ersetzt.**

*Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 25. September 2009 übermittelt.*

*Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.*

Eisenbahnen, Programme für die Gestaltung von Bahnanlagen und Fahrzeugen zu erstellen, mit dem Ziel, eine möglichst weitreichende Barrierefreiheit für deren Nutzung zu erreichen. Die im Wettbewerb am Verkehrsmarkt operierenden Eisenbahnunternehmen haben die Bedingungen für die Herstellung der Barrierefreiheit im Einzelnen in eigener unternehmerischer Verantwortung zu regeln und darüber zu entscheiden, welche Art Maßnahmen zur Herstellung der Barrierefreiheit ergriffen und zu welchen Zeitpunkten Investitionen von ihnen aufzubringen sind. Somit können die Aufwendungen für die betreffenden Verbesserungen mit den wirtschaftlichen Belangen der im Wettbewerb am Verkehrsmarkt operierenden Eisenbahnen in Einklang gebracht und nach Prioritäten geordnet werden („Bedarfsschwerpunkte“), damit jeweils möglichst viele Bahnreisende von den Verbesserungsmaßnahmen profitieren können.

Die Deutsche Bahn Aktiengesellschaft (DB AG) hat in enger Zusammenarbeit mit den Verbänden der Behindertenselbsthilfe ein Programm zur Herstellung von Barrierefreiheit aufgestellt, das die Belange der Barrierefreiheit mit den Möglichkeiten am Markt operierender Eisenbahnunternehmen in Einklang bringt. Der gesamte Prozess sowie die stattgefundenen Abstimmungsgespräche wurden durch den Beauftragten der Bundesregierung für die Belange behinderter Menschen intensiv begleitet. Das Programm wurde am 24. Juni 2005 vorgestellt.

Sofern eine Maßnahme zur Herstellung der Barrierefreiheit in einem Programm festgeschrieben ist, muss das betreffende Eisenbahnunternehmen diese verpflichtend umsetzen. Die Verpflichtung wird von der zuständigen Eisenbahnaufsichtsbehörde überwacht.

Der Bund schließt mit der DB Station&Service AG Sammelfinanzierungsvereinbarungen über Investitionen in die Verkehrsanlagen der Personenbahnhöfe ab. Die DB Station&Service AG ist auf dieser Basis ermächtigt, Bundesmittel auch zur Finanzierung von Investitionen zur Herstellung der Barrierefreiheit einzusetzen.

Auch das UN-Übereinkommen berücksichtigt, dass ein gewisser Zeitraum und erhebliche finanzielle Ressourcen notwendig sind, um die hierin enthaltenen wirtschaftlichen, kulturellen und sozialen Rechte umfassend zu verwirklichen. Die Vertragsstaaten sind daher gehalten, diese Rechte schrittweise und unter Ausschöpfung ihrer verfügbaren Mittel zu verwirklichen. Dies gilt besonders für die Herstellung umfassender Barrierefreiheit, die nur schrittweise und unter Berücksichtigung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit erreicht werden kann.

Im Übrigen wird auf die Antworten der Bundesregierung auf die schriftlichen Frage 36/September des Abgeordneten Dr. Ilja Seifert und auf die Kleine Anfrage der Fraktion DIE LINKE. „Schritte zur Umsetzung der UN-Behindertenrechtskonvention II“ (Bundestagsdrucksache 16/14008) verwiesen.

Die folgenden Antworten zu den Fragen 1 bis 5 beruhen auf Auskünften der DB Station&Service AG. Nähere Informationen zu den Bahnhofskategorien sind unter [www.deutschebahn.com](http://www.deutschebahn.com) abrufbar.

1. Wie viele Personenbahnhöfe sind in Brandenburg derzeit (Stand 1. Januar 2009) barrierefrei, wie viele nicht (bitte aufgeschlüsselt nach Kategorien)?

Kategorie 2: 1 Bahnhof, barrierefrei

Kategorie 3: 10 Bahnhöfe, davon 8 barrierefrei, 2 teilweise barrierefrei

Kategorie 4: 27 Bahnhöfe, davon 21 vollständig, 3 teilweise und 3 nicht barrierefrei

Kategorie 5: 52 Bahnhöfe, davon 33 vollständig, 13 teilweise und 6 nicht barrierefrei

Kategorie 6: 227 Bahnhöfe, davon 171 vollständig, 46 teilweise und 10 nicht barrierefrei

2. Wie viele Personenbahnhöfe wurden in Brandenburg in den Jahren 2005 bis 2008 barrierefrei umgestaltet (bitte aufgeschlüsselt nach Kategorien)?

Kategorie 3: 1 Bahnhof

Kategorie 4: 3 Bahnhöfe

Kategorie 5: 2 Bahnhöfe

Kategorie 6: 1 Bahnhof

3. Welche Personenbahnhöfe werden in Brandenburg nach derzeitiger Planung mit Hilfe der Konjunkturprogramme bis Ende 2011 barrierefrei sein (bitte aufgeschlüsselt nach Kategorien)?

Kategorie 3: Bernau (bei Berlin)

Kategorie 4: Zepernick

Kategorie 5: Dallgow-Döberitz

4. Welche Personenbahnhöfe werden über das im Rahmen des Konjunkturprogramms des Bundes aufgelegte Bahnhofsprogramm hinaus in den Jahren 2009 bis 2011 mit bzw. ohne Förderung des Bundes barrierefrei umgestaltet (bitte aufgeschlüsselt nach Kategorien)?

Kategorie 4: Birkenstein, Wildau

5. Welche Personenbahnhöfe im Land Brandenburg werden nach derzeitiger Planung auch nach dem Jahr 2011 noch nicht barrierefrei sein?

Cottbus (teilweise), Königs Wusterhausen, Erkner (teilweise), Potsdam Charlottenhof, Eichwalde, Falkenberg (Elster), Finsterwalde (Niederlausitz), Zossen, Eisenhüttenstadt, Velten (Mark), Belzig (teilweise) Ruhland, Michendorf, Wustermark

6. Was plant der Bund an Initiativen bzw. Maßnahmen, damit auch diese Bahnhöfe in absehbarer Zeit barrierefrei sind?

Die Umsetzung der gesetzlichen Vorgaben ist Aufgabe der Eisenbahnunternehmen.

Im Übrigen wird auf die Vorbemerkung verwiesen.

**elektronische Vorab-Fassung\***

## Antwort

### der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Ilja Seifert, Dorothee Menzner, Heidrun Bluhm, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.  
– Drucksache 16/14044 –**

### Barrierefreie Bahnhöfe in Niedersachsen

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Die Barrierefreiheit von Personenbahnhöfen war bereits mehrfach Gegenstand parlamentarischer Anfragen. Für die Fraktion DIE LINKE. unbefriedigend waren die Antworten der Bundesregierung auf die schriftlichen Fragen des Abgeordneten Dr. Ilja Seifert (Fragen 100 bis 103, Bundestagsdrucksache 16/12923, Seite 60 bis 63). Danach bildet die Verbesserung des barrierefreien Zugangs zu den Bahnhöfen einen Schwerpunkt bei der Modernisierung der ca. 2 000 Bahnhöfe im Rahmen der Konjunkturprogramme I und II der Bundesregierung. Trotzdem wird durch das Maßnahmenpaket in den nächsten zwei Jahren nur bei 41 weiteren Stationen vollständige Barrierefreiheit vom Bahnhofsvorplatz bis auf die Bahnsteige durch neue Aufzüge und Rampen erreicht. Dies ist mit Blick auf die geltende UN-Behindertenrechtskonvention und angesichts der großen Zahl von Bahnhöfen, die noch nicht barrierefrei sind, nicht akzeptabel.

Beispiel Sachsen: Hier werden – so die Bundesregierung in ihrer Antwort auf die Frage des Abgeordneten Dr. Ilja Seifert – 403 Verkehrsstationen betrieben, davon sind 211, also 52 Prozent, barrierefrei. Würde das mittels Konjunkturprogrammen „erhöhte“ Tempo beibehalten, wäre in Sachsen der letzte noch nicht barrierefreie Personenbahnhof in ca. 70 Jahren mit der Umgestaltung an der Reihe.

#### Vorbemerkung der Bundesregierung

Der Bund hat mit dem Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen und zur Änderung anderer Gesetze einen entscheidenden Schritt getan, um Barrieren für behinderte und alte Menschen sowie Kinder und sonstige Personen mit Nutzungsschwierigkeiten soweit möglich abzubauen.

Die Zielbestimmung zur Barrierefreiheit im Eisenbahnbereich ist durch Artikel 52 des Gesetzes zur Gleichstellung behinderter Menschen und zur Änderung anderer Gesetze konkretisiert worden. Der dementsprechend geänderte § 2 Absatz 3 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) verpflichtet die

**\* Wird nach Vorliegen der lektorierten Druckfassung durch diese ersetzt.**

*Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 25. September 2009 übermittelt.*

*Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.*

Eisenbahnen, Programme für die Gestaltung von Bahnanlagen und Fahrzeugen zu erstellen, mit dem Ziel, eine möglichst weitreichende Barrierefreiheit für deren Nutzung zu erreichen. Die im Wettbewerb am Verkehrsmarkt operierenden Eisenbahnunternehmen haben die Bedingungen für die Herstellung der Barrierefreiheit im Einzelnen in eigener unternehmerischer Verantwortung zu regeln und darüber zu entscheiden, welche Art Maßnahmen zur Herstellung der Barrierefreiheit ergriffen und zu welchen Zeitpunkten Investitionen von ihnen aufzubringen sind. Somit können die Aufwendungen für die betreffenden Verbesserungen mit den wirtschaftlichen Belangen der im Wettbewerb am Verkehrsmarkt operierenden Eisenbahnen in Einklang gebracht und nach Prioritäten geordnet werden („Bedarfsschwerpunkte“), damit jeweils möglichst viele Bahnreisende von den Verbesserungsmaßnahmen profitieren können.

Die Deutsche Bahn Aktiengesellschaft (DB AG) hat in enger Zusammenarbeit mit den Verbänden der Behindertenselbsthilfe ein Programm zur Herstellung von Barrierefreiheit aufgestellt, das die Belange der Barrierefreiheit mit den Möglichkeiten am Markt operierender Eisenbahnunternehmen in Einklang bringt. Der gesamte Prozess sowie die stattgefundenen Abstimmungsgespräche wurden durch den Beauftragten der Bundesregierung für die Belange behinderter Menschen intensiv begleitet. Das Programm wurde am 24. Juni 2005 vorgestellt.

Sofern eine Maßnahme zur Herstellung der Barrierefreiheit in einem Programm festgeschrieben ist, muss das betreffende Eisenbahnunternehmen diese verpflichtend umsetzen. Die Verpflichtung wird von der zuständigen Eisenbahnaufsichtsbehörde überwacht.

Der Bund schließt mit der DB Station&Service AG Sammelfinanzierungsvereinbarungen über Investitionen in die Verkehrsanlagen der Personenbahnhöfe ab. Die DB Station&Service AG ist auf dieser Basis ermächtigt, Bundesmittel auch zur Finanzierung von Investitionen zur Herstellung der Barrierefreiheit einzusetzen.

Auch das UN-Übereinkommen berücksichtigt, dass ein gewisser Zeitraum und erhebliche finanzielle Ressourcen notwendig sind, um die hierin enthaltenen wirtschaftlichen, kulturellen und sozialen Rechte umfassend zu verwirklichen. Die Vertragsstaaten sind daher gehalten, diese Rechte schrittweise und unter Ausschöpfung ihrer verfügbaren Mittel zu verwirklichen. Dies gilt besonders für die Herstellung umfassender Barrierefreiheit, die nur schrittweise und unter Berücksichtigung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit erreicht werden kann.

Im Übrigen wird auf die Antworten der Bundesregierung auf die schriftliche Frage 36/September des Abgeordneten Dr. Ilja Seifert und auf die Kleine Anfrage der Fraktion DIE LINKE. „Schritte zur Umsetzung der UN-Behindertenrechtskonvention II“ (Bundestagsdrucksache 16/14008) verwiesen.

Die folgenden Antworten zu den Fragen 1 bis 5 beruhen auf Auskünften der DB Station&Service AG. Nähere Informationen zu den Bahnhofskategorien sind unter [www.deutschebahn.com](http://www.deutschebahn.com) abrufbar.

1. Wie viele Personenbahnhöfe sind in Niedersachsen derzeit (Stand 1. Januar 2009) barrierefrei, wie viele nicht (bitte aufgeschlüsselt nach Kategorien)?

Kategorie 1: 1 Bahnhof, barrierefrei

Kategorie 2: 7 Bahnhöfe, davon 5 barrierefrei und 2 teilweise

Kategorie 3: 20 Bahnhöfe, davon 16 barrierefrei und 4 teilweise

Kategorie 4: 11 Bahnhöfe, davon 10 barrierefrei und 1 teilweise

Kategorie 5: 89 Bahnhöfe, davon 70 barrierefrei und 19 teilweise

Kategorie 6: 204 Bahnhöfe, davon 165 barrierefrei und 39 teilweise

2. Wie viele Personenbahnhöfe wurden in Niedersachsen in den Jahren 2005 bis 2008 barrierefrei umgestaltet (bitte aufgeschlüsselt nach Kategorien)?

Kategorie 2: 1 Bahnhof

Kategorie 3: 5 Bahnhöfe

Kategorie 5: 8 Bahnhöfe

Kategorie 6: 10 Bahnhöfe

3. Welche Personenbahnhöfe werden in Niedersachsen nach derzeitiger Planung mit Hilfe der Konjunkturprogramme bis Ende 2011 barrierefrei sein (bitte aufgeschlüsselt nach Kategorien)?

Kategorie 2: Braunschweig Hbf

Kategorie 5: Melle, Bad Harzburg

4. Welche Personenbahnhöfe werden über das im Rahmen des Konjunkturprogramms des Bundes aufgelegte Bahnhofsprogramm hinaus in den Jahren 2009 bis 2011 mit bzw. ohne Förderung des Bundes barrierefrei umgestaltet (bitte aufgeschlüsselt nach Kategorien)?

Kategorie 3: Celle Hbf

Kategorie 5: Diepholz

5. Welche Personenbahnhöfe im Land Niedersachsen werden nach derzeitiger Planung auch nach dem Jahr 2011 noch nicht barrierefrei sein?

Hude, Salzbergen, Hittfeld, Kirchweyhe, Osterholz-Scharmbeck, Maschen

6. Was plant der Bund an Initiativen bzw. Maßnahmen, damit auch diese Bahnhöfe in absehbarer Zeit barrierefrei sind?

Die Umsetzung der gesetzlichen Vorgaben ist Aufgabe der Eisenbahnunternehmen.

Im Übrigen wird auf die Vorbemerkung verwiesen.

**elektronische Vorab-Fassung\***

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Ilja Seifert, Dorothee Menzner, Dr. Gesine Löttsch, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.  
– Drucksache 16/14038 –**

### **Barrierefreie Bahnhöfe in Berlin**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Die Barrierefreiheit von Personenbahnhöfen war bereits mehrfach Gegenstand parlamentarischer Anfragen. Für die Fraktion DIE LINKE. unbefriedigend waren die Antworten der Bundesregierung auf die schriftlichen Fragen des Abgeordneten Dr. Ilja Seifert (Fragen 100 bis 103, Bundestagsdrucksache 16/12923, Seite 60 bis 63). Danach bildet die Verbesserung des barrierefreien Zugangs zu den Bahnhöfen einen Schwerpunkt bei der Modernisierung der ca. 2 000 Bahnhöfe im Rahmen der Konjunkturprogramme I und II der Bundesregierung. Trotzdem wird durch das Maßnahmenpaket in den nächsten zwei Jahren nur bei 41 weiteren Stationen vollständige Barrierefreiheit vom Bahnhofsvorplatz bis auf die Bahnsteige durch neue Aufzüge und Rampen erreicht. Dies ist mit Blick auf die geltende UN-Behindertenrechtskonvention und angesichts der großen Zahl von Bahnhöfen, die noch nicht barrierefrei sind, nicht akzeptabel.

Beispiel Sachsen: Hier werden – so die Bundesregierung in ihrer Antwort auf die Frage des Abgeordneten Dr. Ilja Seifert – 403 Verkehrsstationen betrieben, davon sind 211, also 52 Prozent, barrierefrei. Würde das mittels Konjunkturprogrammen „erhöhte“ Tempo beibehalten, wäre in Sachsen der letzte noch nicht barrierefreie Personenbahnhof in ca. 70 Jahren mit der Umgestaltung an der Reihe.

#### Vorbemerkung der Bundesregierung

Der Bund hat mit dem Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen und zur Änderung anderer Gesetze einen entscheidenden Schritt getan, um Barrieren für behinderte und alte Menschen sowie Kinder und sonstige Personen mit Nutzungsschwierigkeiten soweit möglich abzubauen.

Die Zielbestimmung zur Barrierefreiheit im Eisenbahnbereich ist durch Artikel 52 des Gesetzes zur Gleichstellung behinderter Menschen und zur Änderung anderer Gesetze konkretisiert worden. Der dementsprechend geänderte § 2 Absatz 3 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) verpflichtet die

**\* Wird nach Vorliegen der lektorierten Druckfassung durch diese ersetzt.**

*Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 25. September 2009 übermittelt.*

*Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.*

Eisenbahnen, Programme für die Gestaltung von Bahnanlagen und Fahrzeugen zu erstellen, mit dem Ziel, eine möglichst weitreichende Barrierefreiheit für deren Nutzung zu erreichen. Die im Wettbewerb am Verkehrsmarkt operierenden Eisenbahnunternehmen haben die Bedingungen für die Herstellung der Barrierefreiheit im Einzelnen in eigener unternehmerischer Verantwortung zu regeln und darüber zu entscheiden, welche Art Maßnahmen zur Herstellung der Barrierefreiheit ergriffen und zu welchen Zeitpunkten Investitionen von ihnen aufzubringen sind. Somit können die Aufwendungen für die betreffenden Verbesserungen mit den wirtschaftlichen Belangen der im Wettbewerb am Verkehrsmarkt operierenden Eisenbahnen in Einklang gebracht und nach Prioritäten geordnet werden („Bedarfsschwerpunkte“), damit jeweils möglichst viele Bahnreisende von den Verbesserungsmaßnahmen profitieren können.

Die Deutsche Bahn Aktiengesellschaft (DB AG) hat in enger Zusammenarbeit mit den Verbänden der Behindertenselbsthilfe ein Programm zur Herstellung von Barrierefreiheit aufgestellt, das die Belange der Barrierefreiheit mit den Möglichkeiten am Markt operierender Eisenbahnunternehmen in Einklang bringt. Der gesamte Prozess sowie die stattgefundenen Abstimmungsgespräche wurden durch den Beauftragten der Bundesregierung für die Belange behinderter Menschen intensiv begleitet. Das Programm wurde am 24. Juni 2005 vorgestellt.

Sofern eine Maßnahme zur Herstellung der Barrierefreiheit in einem Programm festgeschrieben ist, muss das betreffende Eisenbahnunternehmen diese verpflichtend umsetzen. Die Verpflichtung wird von der zuständigen Eisenbahnaufsichtsbehörde überwacht.

Der Bund schließt mit der DB Station&Service AG Sammelfinanzierungsvereinbarungen über Investitionen in die Verkehrsanlagen der Personenbahnhöfe ab. Die DB Station&Service AG ist auf dieser Basis ermächtigt, Bundesmittel auch zur Finanzierung von Investitionen zur Herstellung der Barrierefreiheit einzusetzen.

Auch das UN-Übereinkommen berücksichtigt, dass ein gewisser Zeitraum und erhebliche finanzielle Ressourcen notwendig sind, um die hierin enthaltenen wirtschaftlichen, kulturellen und sozialen Rechte umfassend zu verwirklichen. Die Vertragsstaaten sind daher gehalten, diese Rechte schrittweise und unter Ausschöpfung ihrer verfügbaren Mittel zu verwirklichen. Dies gilt besonders für die Herstellung umfassender Barrierefreiheit, die nur schrittweise und unter Berücksichtigung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit erreicht werden kann.

Im Übrigen wird auf die Antworten der Bundesregierung auf die schriftliche Frage 36/September des Abgeordneten Dr. Ilja Seifert und auf die Kleine Anfrage der Fraktion DIE LINKE. „Schritte zur Umsetzung der UN-Behindertenrechtskonvention II“ (Bundestagsdrucksache 16/14008) verwiesen.

Die folgenden Antworten zu den Fragen 1 bis 5 beruhen auf Auskünften der DB Station&Service AG. Nähere Informationen zu den Bahnhofskategorien sind unter [www.deutschebahn.com](http://www.deutschebahn.com) abrufbar.

1. Wie viele Personenbahnhöfe sind in Berlin derzeit (Stand 1. Januar 2009) barrierefrei, wie viele nicht (bitte aufgeschlüsselt nach Kategorien)?

Kategorie 1: 3 Bahnhöfe, barrierefrei

Kategorie 2: 8 Bahnhöfe, davon 7 barrierefrei, 1 teilweise

Kategorie 3: 1 Bahnhof, barrierefrei

Kategorie 4: 118 Bahnhöfe, davon 89 vollständig, 3 teilweise, 26 nicht barrierefrei

Kategorie 5: 3 Bahnhöfe, davon 2 komplett und 1 nicht barrierefrei

2. Wie viele Personenbahnhöfe wurden in Berlin in den Jahren 2005 bis 2008 barrierefrei umgestaltet (bitte aufgeschlüsselt nach Kategorien)?

Kategorie 4: 10 Bahnhöfe

3. Welche Personenbahnhöfe werden in Berlin nach derzeitiger Planung mit Hilfe der Konjunkturprogramme bis Ende 2011 barrierefrei sein (bitte aufgeschlüsselt nach Kategorien)?

Kategorie 4: Altglienicke, Attilastraße, Berlin-Grunewald, Berlin-Karow, Berlin-Schönholz, Biesdorf, Nikolassee, Wuhlheide

4. Welche Personenbahnhöfe werden über das im Rahmen des Konjunkturprogramms des Bundes aufgelegte Bahnhofsprogramm hinaus in den Jahren 2009 bis 2011 mit bzw. ohne Förderung des Bundes barrierefrei umgestaltet (bitte aufgeschlüsselt nach Kategorien)?

Kategorie 4: Berlin-Adlershof, Berlin-Baumschulenweg

5. Welche Personenbahnhöfe im Land Berlin werden nach derzeitiger Planung auch nach dem Jahr 2011 noch nicht barrierefrei sein?

Berlin Wannsee (teilweise), Berlin-Karlshorst (teilweise), Berlin-Kaulsdorf, Berlin-Marienfelde, Berlin-Marzahn, Berlin-Wilhelmsruh, Betriebsbahnhof Berlin-Schöneweide, Buckower Chaussee, Gehrenseestraße, Hirschgarten, Humboldthain, Nöldnerplatz, Ostkreuz, Warschauer Straße, Wilhelmshagen, Yorckstraße, Alt-Reinickendorf, Eichborndamm, Karl-Bonhoeffer-Nervenklinik, Yorckstraße (Großgörschenstraße)

6. Was plant der Bund an Initiativen bzw. Maßnahmen, damit auch diese Bahnhöfe in absehbarer Zeit barrierefrei sind?

Die Umsetzung der gesetzlichen Vorgaben ist Aufgabe der Eisenbahnunternehmen.

Im Übrigen wird auf die Vorbemerkung verwiesen.

**elektronische Vorab-Fassung\***

## Antwort

### der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Ilja Seifert, Dorothee Menzner, Heidrun Bluhm, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.  
– Drucksache 16/14040 –**

### Barrierefreie Bahnhöfe in Bremen

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Die Barrierefreiheit von Personenbahnhöfen war bereits mehrfach Gegenstand parlamentarischer Anfragen. Für die Fraktion DIE LINKE. unbefriedigend waren die Antworten der Bundesregierung auf die schriftlichen Fragen des Abgeordneten Dr. Ilja Seifert (Fragen 100 bis 103, Bundestagsdrucksache 16/12923, Seite 60 bis 63). Danach bildet die Verbesserung des barrierefreien Zugangs zu den Bahnhöfen einen Schwerpunkt bei der Modernisierung der ca. 2 000 Bahnhöfe im Rahmen der Konjunkturprogramme I und II der Bundesregierung. Trotzdem wird durch das Maßnahmenpaket in den nächsten zwei Jahren nur bei 41 weiteren Stationen vollständige Barrierefreiheit vom Bahnhofsvorplatz bis auf die Bahnsteige durch neue Aufzüge und Rampen erreicht. Dies ist mit Blick auf die geltende UN-Behindertenrechtskonvention und angesichts der großen Zahl von Bahnhöfen, die noch nicht barrierefrei sind, nicht akzeptabel.

Beispiel Sachsen: Hier werden – so die Bundesregierung in ihrer Antwort auf die Frage des Abgeordneten Dr. Ilja Seifert – 403 Verkehrsstationen betrieben, davon sind 211, also 52 Prozent, barrierefrei. Würde das mittels Konjunkturprogrammen „erhöhte“ Tempo beibehalten, wäre in Sachsen der letzte noch nicht barrierefreie Personenbahnhof in ca. 70 Jahren mit der Umgestaltung an der Reihe.

#### Vorbemerkung der Bundesregierung

Der Bund hat mit dem Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen und zur Änderung anderer Gesetze einen entscheidenden Schritt getan, um Barrieren für behinderte und alte Menschen sowie Kinder und sonstige Personen mit Nutzungsschwierigkeiten soweit möglich abzubauen.

Die Zielbestimmung zur Barrierefreiheit im Eisenbahnbereich ist durch Artikel 52 des Gesetzes zur Gleichstellung behinderter Menschen und zur Änderung anderer Gesetze konkretisiert worden. Der dementsprechend geänderte § 2 Absatz 3 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) verpflichtet die

**\* Wird nach Vorliegen der lektorierten Druckfassung durch diese ersetzt.**

*Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 25. September 2009 übermittelt.*

*Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.*

Eisenbahnen, Programme für die Gestaltung von Bahnanlagen und Fahrzeugen zu erstellen, mit dem Ziel, eine möglichst weitreichende Barrierefreiheit für deren Nutzung zu erreichen. Die im Wettbewerb am Verkehrsmarkt operierenden Eisenbahnunternehmen haben die Bedingungen für die Herstellung der Barrierefreiheit im Einzelnen in eigener unternehmerischer Verantwortung zu regeln und darüber zu entscheiden, welche Art Maßnahmen zur Herstellung der Barrierefreiheit ergriffen und zu welchen Zeitpunkten Investitionen von ihnen aufzubringen sind. Somit können die Aufwendungen für die betreffenden Verbesserungen mit den wirtschaftlichen Belangen der im Wettbewerb am Verkehrsmarkt operierenden Eisenbahnen in Einklang gebracht und nach Prioritäten geordnet werden („Bedarfsschwerpunkte“), damit jeweils möglichst viele Bahnreisende von den Verbesserungsmaßnahmen profitieren können.

Die Deutsche Bahn Aktiengesellschaft (DB AG) hat in enger Zusammenarbeit mit den Verbänden der Behindertenselbsthilfe ein Programm zur Herstellung von Barrierefreiheit aufgestellt, das die Belange der Barrierefreiheit mit den Möglichkeiten am Markt operierender Eisenbahnunternehmen in Einklang bringt. Der gesamte Prozess sowie die stattgefundenen Abstimmungsgespräche wurden durch den Beauftragten der Bundesregierung für die Belange behinderter Menschen intensiv begleitet. Das Programm wurde am 24. Juni 2005 vorgestellt.

Sofern eine Maßnahme zur Herstellung der Barrierefreiheit in einem Programm festgeschrieben ist, muss das betreffende Eisenbahnunternehmen diese verpflichtend umsetzen. Die Verpflichtung wird von der zuständigen Eisenbahnaufsichtsbehörde überwacht.

Der Bund schließt mit der DB Station&Service AG Sammelfinanzierungsvereinbarungen über Investitionen in die Verkehrsanlagen der Personenbahnhöfe ab. Die DB Station&Service AG ist auf dieser Basis ermächtigt, Bundesmittel auch zur Finanzierung von Investitionen zur Herstellung der Barrierefreiheit einzusetzen.

Auch das UN-Übereinkommen berücksichtigt, dass ein gewisser Zeitraum und erhebliche finanzielle Ressourcen notwendig sind, um die hierin enthaltenen wirtschaftlichen, kulturellen und sozialen Rechte umfassend zu verwirklichen. Die Vertragsstaaten sind daher gehalten, diese Rechte schrittweise und unter Ausschöpfung ihrer verfügbaren Mittel zu verwirklichen. Dies gilt besonders für die Herstellung umfassender Barrierefreiheit, die nur schrittweise und unter Berücksichtigung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit erreicht werden kann.

Im Übrigen wird auf die Antworten der Bundesregierung auf die schriftlichen Frage 36/September des Abgeordneten Dr. Ilja Seifert und auf die Kleine Anfrage der Fraktion DIE LINKE. „Schritte zur Umsetzung der UN-Behindertenrechtskonvention II“ (Bundestagsdrucksache 16/14008) verwiesen.

Die folgenden Antworten zu den Fragen 1 bis 5 beruhen auf Auskünften der DB Station&Service AG. Nähere Informationen zu den Bahnhofskategorien sind unter [www.deutschebahn.com](http://www.deutschebahn.com) abrufbar.

1. Wie viele Personenbahnhöfe sind in Bremen derzeit (Stand 1. Januar 2009) barrierefrei, wie viele nicht (bitte aufgeschlüsselt nach Kategorien)?

Kategorie 1: 1 Bahnhof, barrierefrei

Kategorie 4: 1 Bahnhof, barrierefrei

Kategorie 5: 7 Bahnhöfe, barrierefrei

Kategorie 6: 1 Bahnhof, barrierefrei

2. Wie viele Personenbahnhöfe wurden in Bremen in den Jahren 2005 bis 2008 barrierefrei umgestaltet (bitte aufgeschlüsselt nach Kategorien)?

Keine

3. Welche Personenbahnhöfe werden in Bremen nach derzeitiger Planung mit Hilfe der Konjunkturprogramme bis Ende 2011 barrierefrei sein (bitte aufgeschlüsselt nach Kategorien)?

Kategorie 4: Alte Wöhr, Bahrenfeld, Friedrichsberg, Hasselbrook, Hohen-eichen, Langenfelde

4. Welche Personenbahnhöfe werden über das im Rahmen des Konjunkturprogramms des Bundes aufgelegte Bahnhofsprogramm hinaus in den Jahren 2009 bis 2011 mit bzw. ohne Förderung des Bundes barrierefrei umgestaltet (bitte aufgeschlüsselt nach Kategorien)?

Kategorie 5: Bremen-Oslebshausen

5. Welche Personenbahnhöfe im Land Bremen werden nach derzeitiger Planung auch nach dem Jahr 2011 noch nicht barrierefrei sein?

Bremerhaven Hbf, Bremen-Sebaldsbrück

6. Was plant der Bund an Initiativen bzw. Maßnahmen, damit auch diese Bahnhöfe in absehbarer Zeit barrierefrei sind?

Die Umsetzung der gesetzlichen Vorgaben ist Aufgabe der Eisenbahnunternehmen.

Im Übrigen wird auf die Vorbemerkung verwiesen.

**elektronische Vorab-Fassung\***

## Antwort

### der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Ilja Seifert, Dorothee Menzner, Heidrun Bluhm, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.  
– Drucksache 16/14041 –

### Barrierefreie Bahnhöfe in Hamburg

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Die Barrierefreiheit von Personenbahnhöfen war bereits mehrfach Gegenstand parlamentarischer Anfragen. Für die Fraktion DIE LINKE. unbefriedigend waren die Antworten der Bundesregierung auf die schriftlichen Fragen des Abgeordneten Dr. Ilja Seifert (Fragen 100 bis 103, Bundestagsdrucksache 16/12923, Seite 60 bis 63). Danach bildet die Verbesserung des barrierefreien Zugangs zu den Bahnhöfen einen Schwerpunkt bei der Modernisierung der ca. 2 000 Bahnhöfe im Rahmen der Konjunkturprogramme I und II der Bundesregierung. Trotzdem wird durch das Maßnahmenpaket in den nächsten zwei Jahren nur bei 41 weiteren Stationen vollständige Barrierefreiheit vom Bahnhofsvorplatz bis auf die Bahnsteige durch neue Aufzüge und Rampen erreicht. Dies ist mit Blick auf die geltende UN-Behindertenrechtskonvention und angesichts der großen Zahl von Bahnhöfen, die noch nicht barrierefrei sind, nicht akzeptabel.

Beispiel Sachsen: Hier werden – so die Bundesregierung in ihrer Antwort auf die Frage des Abgeordneten Dr. Ilja Seifert – 403 Verkehrsstationen betrieben, davon sind 211, also 52 Prozent, barrierefrei. Würde das mittels Konjunkturprogrammen „erhöhte“ Tempo beibehalten, wäre in Sachsen der letzte noch nicht barrierefreie Personenbahnhof in ca. 70 Jahren mit der Umgestaltung an der Reihe.

#### Vorbemerkung der Bundesregierung

Der Bund hat mit dem Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen und zur Änderung anderer Gesetze einen entscheidenden Schritt getan, um Barrieren für behinderte und alte Menschen sowie Kinder und sonstige Personen mit Nutzungsschwierigkeiten soweit möglich abzubauen.

Die Zielbestimmung zur Barrierefreiheit im Eisenbahnbereich ist durch Artikel 52 des Gesetzes zur Gleichstellung behinderter Menschen und zur Änderung anderer Gesetze konkretisiert worden. Der dementsprechend geänderte § 2 Absatz 3 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) verpflichtet die

**\* Wird nach Vorliegen der lektorierten Druckfassung durch diese ersetzt.**

Eisenbahnen, Programme für die Gestaltung von Bahnanlagen und Fahrzeugen zu erstellen, mit dem Ziel, eine möglichst weitreichende Barrierefreiheit für deren Nutzung zu erreichen. Die im Wettbewerb am Verkehrsmarkt operierenden Eisenbahnunternehmen haben die Bedingungen für die Herstellung der Barrierefreiheit im Einzelnen in eigener unternehmerischer Verantwortung zu regeln und darüber zu entscheiden, welche Art Maßnahmen zur Herstellung der Barrierefreiheit ergriffen und zu welchen Zeitpunkten Investitionen von ihnen aufzubringen sind. Somit können die Aufwendungen für die betreffenden Verbesserungen mit den wirtschaftlichen Belangen der im Wettbewerb am Verkehrsmarkt operierenden Eisenbahnen in Einklang gebracht und nach Prioritäten geordnet werden („Bedarfsschwerpunkte“), damit jeweils möglichst viele Bahnreisende von den Verbesserungsmaßnahmen profitieren können.

Die Deutsche Bahn Aktiengesellschaft (DB AG) hat in enger Zusammenarbeit mit den Verbänden der Behindertenselbsthilfe ein Programm zur Herstellung von Barrierefreiheit aufgestellt, das die Belange der Barrierefreiheit mit den Möglichkeiten am Markt operierender Eisenbahnunternehmen in Einklang bringt. Der gesamte Prozess sowie die stattgefundenen Abstimmungsgespräche wurden durch den Beauftragten der Bundesregierung für die Belange behinderter Menschen intensiv begleitet. Das Programm wurde am 24. Juni 2005 vorgestellt.

Sofern eine Maßnahme zur Herstellung der Barrierefreiheit in einem Programm festgeschrieben ist, muss das betreffende Eisenbahnunternehmen diese verpflichtend umsetzen. Die Verpflichtung wird von der zuständigen Eisenbahnaufsichtsbehörde überwacht.

Der Bund schließt mit der DB Station&Service AG Sammelfinanzierungsvereinbarungen über Investitionen in die Verkehrsanlagen der Personenbahnhöfe ab. Die DB Station&Service AG ist auf dieser Basis ermächtigt, Bundesmittel auch zur Finanzierung von Investitionen zur Herstellung der Barrierefreiheit einzusetzen.

Auch das UN-Übereinkommen berücksichtigt, dass ein gewisser Zeitraum und erhebliche finanzielle Ressourcen notwendig sind, um die hierin enthaltenen wirtschaftlichen, kulturellen und sozialen Rechte umfassend zu verwirklichen. Die Vertragsstaaten sind daher gehalten, diese Rechte schrittweise und unter Ausschöpfung ihrer verfügbaren Mittel zu verwirklichen. Dies gilt besonders für die Herstellung umfassender Barrierefreiheit, die nur schrittweise und unter Berücksichtigung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit erreicht werden kann.

Im Übrigen wird auf die Antworten der Bundesregierung auf die schriftlichen Frage 36/September des Abgeordneten Dr. Ilja Seifert und auf die Kleine Anfrage der Fraktion DIE LINKE. „Schritte zur Umsetzung der UN-Behindertenrechtskonvention II“ (Bundestagsdrucksache 16/14008) verwiesen.

Die folgenden Antworten zu den Fragen 1 bis 5 beruhen auf Auskünften der DB Station&Service AG. Nähere Informationen zu den Bahnhofskategorien sind unter [www.deutschebahn.com](http://www.deutschebahn.com) abrufbar.

1. Wie viele Personenbahnhöfe sind in Hamburg derzeit (Stand 1. Januar 2009) barrierefrei, wie viele nicht (bitte aufgeschlüsselt nach Kategorien)?

Kategorie 1: 1 Bahnhof, barrierefrei

Kategorie 2: 3 Bahnhöfe, barrierefrei

Kategorie 3: 1 Bahnhof, barrierefrei

Kategorie 4: 19 Bahnhöfe, davon 17 barrierefrei und 2 teilweise

Kategorie 5: 6 Bahnhöfe, barrierefrei

2. Wie viele Personenbahnhöfe wurden in Hamburg in den Jahren 2005 bis 2008 barrierefrei umgestaltet (bitte aufgeschlüsselt nach Kategorien)?

Kategorie 4: 2 Bahnhöfe

Kategorie 5: 1 Bahnhof

3. Welche Personenbahnhöfe werden in Hamburg nach derzeitiger Planung mit Hilfe der Konjunkturprogramme bis Ende 2011 barrierefrei sein (bitte aufgeschlüsselt nach Kategorien)?

Kategorie 4: Alte Wöhr, Bahrenfeld, Friedrichsberg, Hasselbrook, Hohen-eichen, Langenfelde

4. Welche Personenbahnhöfe werden über das im Rahmen des Konjunkturprogramms des Bundes aufgelegte Bahnhofsprogramm hinaus in den Jahren 2009 bis 2011 mit bzw. ohne Förderung des Bundes barrierefrei umgestaltet (bitte aufgeschlüsselt nach Kategorien)?

Kategorie 4: Landwehr, Mittlerer Landweg, Othmarschen, Hammerbrook, Hochkamp, Ohlsdorf, Veddel, Rübenkamp

5. Welche Personenbahnhöfe im Land Hamburg werden nach derzeitiger Planung auch nach dem Jahr 2011 noch nicht barrierefrei sein?

Berliner Tor, Diebsteich, Hasselbrook, Heimfeld, Jungfernstieg, Königstraße, Kornweg (Klein Borstel), Landungsbrücken, Poppenbüttel, Reeperbahn, Rothenburgsort, Stadthausbrücke, Tiefstack, Wellingsbüttel

6. Was plant der Bund an Initiativen bzw. Maßnahmen, damit auch diese Bahnhöfe in absehbarer Zeit barrierefrei sind?

Die Umsetzung der gesetzlichen Vorgaben ist Aufgabe der Eisenbahnunternehmen.

Im Übrigen wird auf die Vorbemerkung verwiesen.

**elektronische Vorab-Fassung\***

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Ilja Seifert, Dorothee Menzner, Heidrun Bluhm, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.  
– Drucksache 16/14042 –**

### **Barrierefreie Bahnhöfe in Hessen**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Die Barrierefreiheit von Personenbahnhöfen war bereits mehrfach Gegenstand parlamentarischer Anfragen. Für die Fraktion DIE LINKE. unbefriedigend waren die Antworten der Bundesregierung auf die schriftlichen Fragen des Abgeordneten Dr. Ilja Seifert (Fragen 100 bis 103, Bundestagsdrucksache 16/12923, Seite 60 bis 63). Danach bildet die Verbesserung des barrierefreien Zugangs zu den Bahnhöfen einen Schwerpunkt bei der Modernisierung der ca. 2 000 Bahnhöfe im Rahmen der Konjunkturprogramme I und II der Bundesregierung. Trotzdem wird durch das Maßnahmenpaket in den nächsten zwei Jahren nur bei 41 weiteren Stationen vollständige Barrierefreiheit vom Bahnhofsvorplatz bis auf die Bahnsteige durch neue Aufzüge und Rampen erreicht. Dies ist mit Blick auf die geltende UN-Behindertenrechtskonvention und angesichts der großen Zahl von Bahnhöfen, die noch nicht barrierefrei sind, nicht akzeptabel.

Beispiel Sachsen: Hier werden – so die Bundesregierung in ihrer Antwort auf die Frage des Abgeordneten Dr. Ilja Seifert – 403 Verkehrsstationen betrieben, davon sind 211, also 52 Prozent, barrierefrei. Würde das mittels Konjunkturprogrammen „erhöhte“ Tempo beibehalten, wäre in Sachsen der letzte noch nicht barrierefreie Personenbahnhof in ca. 70 Jahren mit der Umgestaltung an der Reihe.

#### Vorbemerkung der Bundesregierung

Der Bund hat mit dem Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen und zur Änderung anderer Gesetze einen entscheidenden Schritt getan, um Barrieren für behinderte und alte Menschen sowie Kinder und sonstige Personen mit Nutzungsschwierigkeiten soweit möglich abzubauen.

Die Zielbestimmung zur Barrierefreiheit im Eisenbahnbereich ist durch Artikel 52 des Gesetzes zur Gleichstellung behinderter Menschen und zur Änderung anderer Gesetze konkretisiert worden. Der dementsprechend geänderte § 2 Absatz 3 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) verpflichtet die

**\* Wird nach Vorliegen der lektorierten Druckfassung durch diese ersetzt.**

*Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 25. September 2009 übermittelt.*

*Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.*

Eisenbahnen, Programme für die Gestaltung von Bahnanlagen und Fahrzeugen zu erstellen, mit dem Ziel, eine möglichst weitreichende Barrierefreiheit für deren Nutzung zu erreichen. Die im Wettbewerb am Verkehrsmarkt operierenden Eisenbahnunternehmen haben die Bedingungen für die Herstellung der Barrierefreiheit im Einzelnen in eigener unternehmerischer Verantwortung zu regeln und darüber zu entscheiden, welche Art Maßnahmen zur Herstellung der Barrierefreiheit ergriffen und zu welchen Zeitpunkten Investitionen von ihnen aufzubringen sind. Somit können die Aufwendungen für die betreffenden Verbesserungen mit den wirtschaftlichen Belangen der im Wettbewerb am Verkehrsmarkt operierenden Eisenbahnen in Einklang gebracht und nach Prioritäten geordnet werden („Bedarfsschwerpunkte“), damit jeweils möglichst viele Bahnreisende von den Verbesserungsmaßnahmen profitieren können.

Die Deutsche Bahn Aktiengesellschaft (DB AG) hat in enger Zusammenarbeit mit den Verbänden der Behindertenselbsthilfe ein Programm zur Herstellung von Barrierefreiheit aufgestellt, das die Belange der Barrierefreiheit mit den Möglichkeiten am Markt operierender Eisenbahnunternehmen in Einklang bringt. Der gesamte Prozess sowie die stattgefundenen Abstimmungsgespräche wurden durch den Beauftragten der Bundesregierung für die Belange behinderter Menschen intensiv begleitet. Das Programm wurde am 24. Juni 2005 vorgestellt.

Sofern eine Maßnahme zur Herstellung der Barrierefreiheit in einem Programm festgeschrieben ist, muss das betreffende Eisenbahnunternehmen diese verpflichtend umsetzen. Die Verpflichtung wird von der zuständigen Eisenbahnaufsichtsbehörde überwacht.

Der Bund schließt mit der DB Station&Service AG Sammelfinanzierungsvereinbarungen über Investitionen in die Verkehrsanlagen der Personenbahnhöfe ab. Die DB Station&Service AG ist auf dieser Basis ermächtigt, Bundesmittel auch zur Finanzierung von Investitionen zur Herstellung der Barrierefreiheit einzusetzen.

Auch das UN-Übereinkommen berücksichtigt, dass ein gewisser Zeitraum und erhebliche finanzielle Ressourcen notwendig sind, um die hierin enthaltenen wirtschaftlichen, kulturellen und sozialen Rechte umfassend zu verwirklichen. Die Vertragsstaaten sind daher gehalten, diese Rechte schrittweise und unter Ausschöpfung ihrer verfügbaren Mittel zu verwirklichen. Dies gilt besonders für die Herstellung umfassender Barrierefreiheit, die nur schrittweise und unter Berücksichtigung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit erreicht werden kann.

Im Übrigen wird auf die Antworten der Bundesregierung auf die schriftlichen Frage 36/September des Abgeordneten Dr. Ilja Seifert und auf die Kleine Anfrage der Fraktion DIE LINKE. „Schritte zur Umsetzung der UN-Behindertenrechtskonvention II“ (Bundestagsdrucksache 16/14008) verwiesen.

Die folgenden Antworten zu den Fragen 1 bis 5 beruhen auf Auskünften der DB Station&Service AG. Nähere Informationen zu den Bahnhofskategorien sind unter [www.deutschebahn.com](http://www.deutschebahn.com) abrufbar.

1. Wie viele Personenbahnhöfe sind in Hessen derzeit (Stand 1. Januar 2009) barrierefrei, wie viele nicht (bitte aufgeschlüsselt nach Kategorien)?

Kategorie 1: 2 Bahnhöfe

Kategorie 2: 8 Bahnhöfe, davon 4 vollständig, 4 teilweise barrierefrei

Kategorie 3: 17 Bahnhöfe, davon 7 vollständig, 7 teilweise und 3 barrierefrei

Kategorie 4: 50 Bahnhöfe, davon 27 vollständig, 11 teilweise und 12 nicht barrierefrei

Kategorie 5: 135 Bahnhöfe, davon 73 vollständig, 40 teilweise und 22 nicht barrierefrei

Kategorie 6: 219 Bahnhöfe, davon 119 vollständig, 69 teilweise und 31 nicht barrierefrei

2. Wie viele Personenbahnhöfe wurden in Hessen in den Jahren 2005 bis 2008 barrierefrei umgestaltet (bitte aufgeschlüsselt nach Kategorien)?

Kategorie 2: 1 Bahnhof

Kategorie 3: 1 Bahnhof

Kategorie 4: 3 Bahnhöfe

Kategorie 5: 18 Bahnhöfe

Kategorie 6: 14 Bahnhöfe

3. Welche Personenbahnhöfe werden in Hessen nach derzeitiger Planung mit Hilfe der Konjunkturprogramme bis Ende 2011 barrierefrei sein (bitte aufgeschlüsselt nach Kategorien)?

Kategorie 2: Gießen

Kategorie 5: Wächtersbach

4. Welche Personenbahnhöfe werden über das im Rahmen des Konjunkturprogramms des Bundes aufgelegte Bahnhofsprogramm hinaus in den Jahren 2009 bis 2011 mit bzw. ohne Förderung des Bundes barrierefrei umgestaltet (bitte aufgeschlüsselt nach Kategorien)?

Kategorie 3: Bensheim, Limburg (Lahn)

Kategorie 4: Frankfurt (Main) Taunusanlage, Frankfurt-Rödelheim

Kategorie 5: Bad Nauheim, Hofgeismar, Kriftel, Mörfelden, NeuhoF (Kreis Fulda), Riedstadt-Goddelau, Stadtallendorf, Vellmar-Obervellmar

5. Welche Personenbahnhöfe im Land Hessen werden nach derzeitiger Planung auch nach dem Jahr 2011 noch nicht barrierefrei sein?

Alsfeld (Oberhessen), Frankfurt (Main) Ost; Lorsbach, Babenhausen (Hessen), Frankfurt (Main) Ostendstraße, Mainz-Kastel, Bad Soden-Salmünster, Frankfurt (Main) Süd, NeuhoF (Kreis Fulda), Bad Soden-Salmünster, Frankfurt (Main) Süd, NeuhoF (Kreis Fulda), Bad Vilbel; Frankfurt (Main) West, Nidderau, Bad Vilbel Süd, Frankfurt-Griesheim, Niederhöchst, Bebra; Frankfurt-Höchst, Niedernhausen (Taunus), Biblis, Frankfurt-Höchst, Niedernhausen (Taunus),

Bickenbach (Bergstraße), Frankfurt-Höchst Farbwerke, Offenbach (Main) Hbf, Bürstadt, Friedberg (Hessen), Raunheim, Butzbach, Friedrichsdorf (Taunus), Rüsselsheim Opelwerk, Darmstadt Nord, Gelnhausen, Schlüchtern, Dillenburg, Groß Karben, Treysa, Eltville, Haiger, Wächtersbach, Eppstein, Hanau Hbf, Walldorf (Hessen), Eschborn, Hattersheim (Main), Wetzlar, Frankfurt (Main) Galluswarte, Hünfeld, Wiesbaden Ost, Frankfurt (Main) Lokalbahnhof, Kirchhain (Bz Kassel), Frankfurt (Main) Ost, Langenselbold.

6. Was plant der Bund an Initiativen bzw. Maßnahmen, damit auch diese Bahnhöfe in absehbarer Zeit barrierefrei sind?

Die Umsetzung der gesetzlichen Vorgaben ist Aufgabe der Eisenbahnunternehmen.

Im Übrigen wird auf die Vorbemerkung verwiesen.

elektronische Vorab-Fassung\*

## Antwort

### der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Ilja Seifert, Dorothee Menzner, Dr. Dietmar Bartsch, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.  
– Drucksache 16/14043 –**

### **Barrierefreie Bahnhöfe in Mecklenburg-Vorpommern**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Die Barrierefreiheit von Personenbahnhöfen war bereits mehrfach Gegenstand parlamentarischer Anfragen. Für die Fraktion DIE LINKE. unbefriedigend waren die Antworten der Bundesregierung auf die schriftlichen Fragen des Abgeordneten Dr. Ilja Seifert (Fragen 100 bis 103, Bundestagsdrucksache 16/12923, Seite 60 bis 63). Danach bildet die Verbesserung des barrierefreien Zugangs zu den Bahnhöfen einen Schwerpunkt bei der Modernisierung der ca. 2 000 Bahnhöfe im Rahmen der Konjunkturprogramme I und II der Bundesregierung. Trotzdem wird durch das Maßnahmenpaket in den nächsten zwei Jahren nur bei 41 weiteren Stationen vollständige Barrierefreiheit vom Bahnhofsvorplatz bis auf die Bahnsteige durch neue Aufzüge und Rampen erreicht. Dies ist mit Blick auf die geltende UN-Behindertenrechtskonvention und angesichts der großen Zahl von Bahnhöfen, die noch nicht barrierefrei sind, nicht akzeptabel.

Beispiel Sachsen: Hier werden – so die Bundesregierung in ihrer Antwort auf die Frage des Abgeordneten Dr. Ilja Seifert – 403 Verkehrsstationen betrieben, davon sind 211, also 52 Prozent, barrierefrei. Würde das mittels Konjunkturprogrammen „erhöhte“ Tempo beibehalten, wäre in Sachsen der letzte noch nicht barrierefreie Personenbahnhof in ca. 70 Jahren mit der Umgestaltung an der Reihe.

#### Vorbemerkung der Bundesregierung

Der Bund hat mit dem Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen und zur Änderung anderer Gesetze einen entscheidenden Schritt getan, um Barrieren für behinderte und alte Menschen sowie Kinder und sonstige Personen mit Nutzungsschwierigkeiten soweit möglich abzubauen.

Die Zielbestimmung zur Barrierefreiheit im Eisenbahnbereich ist durch Artikel 52 des Gesetzes zur Gleichstellung behinderter Menschen und zur Änderung anderer Gesetze konkretisiert worden. Der dementsprechend geänderte § 2 Absatz 3 Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) verpflichtet die

**\* Wird nach Vorliegen der lektorierten Druckfassung durch diese ersetzt.**

*Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 25. September 2009 übermittelt.*

*Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.*

Eisenbahnen, Programme für die Gestaltung von Bahnanlagen und Fahrzeugen zu erstellen, mit dem Ziel, eine möglichst weitreichende Barrierefreiheit für deren Nutzung zu erreichen. Die im Wettbewerb am Verkehrsmarkt operierenden Eisenbahnunternehmen haben die Bedingungen für die Herstellung der Barrierefreiheit im Einzelnen in eigener unternehmerischer Verantwortung zu regeln und darüber zu entscheiden, welche Art Maßnahmen zur Herstellung der Barrierefreiheit ergriffen und zu welchen Zeitpunkten Investitionen von ihnen aufzubringen sind. Somit können die Aufwendungen für die betreffenden Verbesserungen mit den wirtschaftlichen Belangen der im Wettbewerb am Verkehrsmarkt operierenden Eisenbahnen in Einklang gebracht und nach Prioritäten geordnet werden („Bedarfsschwerpunkte“), damit jeweils möglichst viele Bahnreisende von den Verbesserungsmaßnahmen profitieren können.

Die Deutsche Bahn Aktiengesellschaft (DB AG) hat in enger Zusammenarbeit mit den Verbänden der Behindertenselbsthilfe ein Programm zur Herstellung von Barrierefreiheit aufgestellt, das die Belange der Barrierefreiheit mit den Möglichkeiten am Markt operierender Eisenbahnunternehmen in Einklang bringt. Der gesamte Prozess sowie die stattgefundenen Abstimmungsgespräche wurden durch den Beauftragten der Bundesregierung für die Belange behinderter Menschen intensiv begleitet. Das Programm wurde am 24. Juni 2005 vorgestellt.

Sofern eine Maßnahme zur Herstellung der Barrierefreiheit in einem Programm festgeschrieben ist, muss das betreffende Eisenbahnunternehmen diese verpflichtend umsetzen. Die Verpflichtung wird von der zuständigen Eisenbahnaufsichtsbehörde überwacht.

Der Bund schließt mit der DB Station&Service AG Sammelfinanzierungsvereinbarungen über Investitionen in die Verkehrsanlagen der Personenbahnhöfe ab. Die DB Station&Service AG ist auf dieser Basis ermächtigt, Bundesmittel auch zur Finanzierung von Investitionen zur Herstellung der Barrierefreiheit einzusetzen.

Auch das UN-Übereinkommen berücksichtigt, dass ein gewisser Zeitraum und erhebliche finanzielle Ressourcen notwendig sind, um die hierin enthaltenen wirtschaftlichen, kulturellen und sozialen Rechte umfassend zu verwirklichen. Die Vertragsstaaten sind daher gehalten, diese Rechte schrittweise und unter Ausschöpfung ihrer verfügbaren Mittel zu verwirklichen. Dies gilt besonders für die Herstellung umfassender Barrierefreiheit, die nur schrittweise und unter Berücksichtigung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit erreicht werden kann.

Im Übrigen wird auf die Antworten der Bundesregierung auf die schriftlichen Frage 36/September des Abgeordneten Dr. Ilja Seifert und auf die Kleine Anfrage der Fraktion DIE LINKE. „Schritte zur Umsetzung der UN-Behindertenrechtskonvention II“ (Bundestagsdrucksache 16/14008) verwiesen.

Die folgenden Antworten zu den Fragen 1 bis 5 beruhen auf Auskünften der DB Station&Service AG. Nähere Informationen zu den Bahnhofskategorien sind unter [www.deutschebahn.com](http://www.deutschebahn.com) abrufbar.

1. Wie viele Personenbahnhöfe sind in Mecklenburg-Vorpommern derzeit (Stand 1. Januar 2009) barrierefrei, wie viele nicht (bitte aufgeschlüsselt nach Kategorien)?

Kategorie 2: 1 Bahnhof, barrierefrei

Kategorie 3: 13 Bahnhöfe, davon 10 barrierefrei, 2 teilweise barrierefrei, 1 nicht barrierefrei

Kategorie 4: 8 Bahnhöfe, davon 6 vollständig und 2 teilweise barrierefrei

Kategorie 5: 14 Bahnhöfe, davon 11 komplett und 3 teilweise barrierefrei

Kategorie 6: 169 Bahnhöfe, davon 150 komplett, 15 teilweise und 4 nicht barrierefrei

2. Wie viele Personenbahnhöfe wurden in Mecklenburg-Vorpommern in den Jahren 2005 bis 2008 barrierefrei umgestaltet (bitte aufgeschlüsselt nach Kategorien)?

Kategorie 3: 4 Bahnhöfe

Kategorie 6: 2 Bahnhöfe

3. Welche Personenbahnhöfe werden in Mecklenburg-Vorpommern nach derzeitiger Planung mit Hilfe der Konjunkturprogramme bis Ende 2011 barrierefrei sein (bitte aufgeschlüsselt nach Kategorien)?

Kategorie 4: Rostock Holbeinplatz

4. Welche Personenbahnhöfe werden über das im Rahmen des Konjunkturprogramms des Bundes aufgelegte Bahnhofsprogramm hinaus in den Jahren 2009 bis 2011 mit bzw. ohne Förderung des Bundes barrierefrei umgestaltet (bitte aufgeschlüsselt nach Kategorien)?

Kategorie 4: Warnemünde Werft

5. Welche Personenbahnhöfe im Land Mecklenburg-Vorpommern werden nach derzeitiger Planung auch nach dem Jahr 2011 noch nicht barrierefrei sein?

Bad Kleinen (nicht barrierefrei), Ludwigslust (teilweise), Neubrandenburg, Waren (Müritz) (teilweise)

6. Was plant der Bund an Initiativen bzw. Maßnahmen, damit auch diese Bahnhöfe in absehbarer Zeit barrierefrei sind?

Die Umsetzung der gesetzlichen Vorgaben ist Aufgabe der Eisenbahnunternehmen.

Im Übrigen wird auf die Vorbemerkung verwiesen.

**elektronische Vorab-Fassung\***

## Antwort

### der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Ilja Seifert, Dorothee Menzner, Hüseyin-Kenan Aydin, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.  
– Drucksache 16/14045 –**

### Barrierefreie Bahnhöfe in Nordrhein-Westfalen

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Die Barrierefreiheit von Personenbahnhöfen war bereits mehrfach Gegenstand parlamentarischer Anfragen. Für die Fraktion DIE LINKE. unbefriedigend waren die Antworten der Bundesregierung auf die schriftlichen Fragen des Abgeordneten Dr. Ilja Seifert (Fragen 100 bis 103, Bundestagsdrucksache 16/12923, Seite 60 bis 63). Danach bildet die Verbesserung des barrierefreien Zugangs zu den Bahnhöfen einen Schwerpunkt bei der Modernisierung der ca. 2 000 Bahnhöfe im Rahmen der Konjunkturprogramme I und II der Bundesregierung. Trotzdem wird durch das Maßnahmenpaket in den nächsten zwei Jahren nur bei 41 weiteren Stationen vollständige Barrierefreiheit vom Bahnhofsvorplatz bis auf die Bahnsteige durch neue Aufzüge und Rampen erreicht. Dies ist mit Blick auf die geltende UN-Behindertenrechtskonvention und angesichts der großen Zahl von Bahnhöfen, die noch nicht barrierefrei sind, nicht akzeptabel.

Beispiel Sachsen: Hier werden – so die Bundesregierung in ihrer Antwort auf die Frage des Abgeordneten Dr. Ilja Seifert – 403 Verkehrsstationen betrieben, davon sind 211, also 52 Prozent, barrierefrei. Würde das mittels Konjunkturprogrammen „erhöhte“ Tempo beibehalten, wäre in Sachsen der letzte noch nicht barrierefreie Personenbahnhof in ca. 70 Jahren mit der Umgestaltung an der Reihe.

#### Vorbemerkung der Bundesregierung

Der Bund hat mit dem Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen und zur Änderung anderer Gesetze einen entscheidenden Schritt getan, um Barrieren für behinderte und alte Menschen sowie Kinder und sonstige Personen mit Nutzungsschwierigkeiten soweit möglich abzubauen.

Die Zielbestimmung zur Barrierefreiheit im Eisenbahnbereich ist durch Artikel 52 des Gesetzes zur Gleichstellung behinderter Menschen und zur Änderung anderer Gesetze konkretisiert worden. Der dementsprechend geänderte § 2 Absatz 3 Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) verpflichtet die

**\* Wird nach Vorliegen der lektorierten Druckfassung durch diese ersetzt.**

*Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 25. September 2009 übermittelt.*

*Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.*

Eisenbahnen, Programme für die Gestaltung von Bahnanlagen und Fahrzeugen zu erstellen, mit dem Ziel, eine möglichst weitreichende Barrierefreiheit für deren Nutzung zu erreichen. Die im Wettbewerb am Verkehrsmarkt operierenden Eisenbahnunternehmen haben die Bedingungen für die Herstellung der Barrierefreiheit im Einzelnen in eigener unternehmerischer Verantwortung zu regeln und darüber zu entscheiden, welche Art Maßnahmen zur Herstellung der Barrierefreiheit ergriffen und zu welchen Zeitpunkten Investitionen von ihnen aufzubringen sind. Somit können die Aufwendungen für die betreffenden Verbesserungen mit den wirtschaftlichen Belangen der im Wettbewerb am Verkehrsmarkt operierenden Eisenbahnen in Einklang gebracht und nach Prioritäten geordnet werden („Bedarfsschwerpunkte“), damit jeweils möglichst viele Bahnreisende von den Verbesserungsmaßnahmen profitieren können.

Die Deutsche Bahn Aktiengesellschaft (DB AG) hat in enger Zusammenarbeit mit den Verbänden der Behindertenselbsthilfe ein Programm zur Herstellung von Barrierefreiheit aufgestellt, das die Belange der Barrierefreiheit mit den Möglichkeiten am Markt operierender Eisenbahnunternehmen in Einklang bringt. Der gesamte Prozess sowie die stattgefundenen Abstimmungsgespräche wurden durch den Beauftragten der Bundesregierung für die Belange behinderter Menschen intensiv begleitet. Das Programm wurde am 24. Juni 2005 vorgestellt.

Sofern eine Maßnahme zur Herstellung der Barrierefreiheit in einem Programm festgeschrieben ist, muss das betreffende Eisenbahnunternehmen diese verpflichtend umsetzen. Die Verpflichtung wird von der zuständigen Eisenbahnaufsichtsbehörde überwacht.

Der Bund schließt mit der DB Station&Service AG Sammelfinanzierungsvereinbarungen über Investitionen in die Verkehrsanlagen der Personenbahnhöfe ab. Die DB Station&Service AG ist auf dieser Basis ermächtigt, Bundesmittel auch zur Finanzierung von Investitionen zur Herstellung der Barrierefreiheit einzusetzen.

Auch das UN-Übereinkommen berücksichtigt, dass ein gewisser Zeitraum und erhebliche finanzielle Ressourcen notwendig sind, um die hierin enthaltenen wirtschaftlichen, kulturellen und sozialen Rechte umfassend zu verwirklichen. Die Vertragsstaaten sind daher gehalten, diese Rechte schrittweise und unter Ausschöpfung ihrer verfügbaren Mittel zu verwirklichen. Dies gilt besonders für die Herstellung umfassender Barrierefreiheit, die nur schrittweise und unter Berücksichtigung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit erreicht werden kann.

Im Übrigen wird auf die Antworten der Bundesregierung auf die schriftlichen Frage 36/September des Abgeordneten Dr. Ilja Seifert und auf die Kleine Anfrage der Fraktion DIE LINKE. „Schritte zur Umsetzung der UN-Behindertenrechtskonvention II“ (Bundestagsdrucksache 16/14008) verwiesen.

Die folgenden Antworten zu den Fragen 1 bis 5 beruhen auf Auskünften der DB Station&Service AG. Nähere Informationen zu den Bahnhofskategorien sind unter [www.deutschebahn.com](http://www.deutschebahn.com) abrufbar.

1. Wie viele Personenbahnhöfe sind in Nordrhein-Westfalen derzeit (Stand 1. Januar 2009) barrierefrei, wie viele nicht (bitte aufgeschlüsselt nach Kategorien)?

Kategorie 1: 3 Bahnhöfe, davon 2 barrierefrei und 1 teilweise  
Kategorie 2: 13 Bahnhöfe, davon 9 barrierefrei und 4 teilweise  
Kategorie 3: 26 Bahnhöfe, davon 19 barrierefrei und 7 teilweise  
Kategorie 4: 71 Bahnhöfe, davon 57 barrierefrei und 14 teilweise  
Kategorie 5: 222 Bahnhöfe, davon 169 barrierefrei und 53 teilweise  
Kategorie 6: 231 Bahnhöfe, davon 206 barrierefrei und 25 teilweise

2. Wie viele Personenbahnhöfe wurden in Nordrhein-Westfalen in den Jahren 2005 bis 2008 barrierefrei umgestaltet (bitte aufgeschlüsselt nach Kategorien)?

Kategorie 3: 5 Bahnhöfe  
Kategorie 4: 7 Bahnhöfe  
Kategorie 5: 31 Bahnhöfe  
Kategorie 6: 21 Bahnhöfe

3. Welche Personenbahnhöfe werden in Nordrhein-Westfalen nach derzeitiger Planung mit Hilfe der Konjunkturprogramme bis Ende 2011 barrierefrei sein (bitte aufgeschlüsselt nach Kategorien)?

Kategorie 5: Marl-Sinsen

4. Welche Personenbahnhöfe werden über das im Rahmen des Konjunkturprogramms des Bundes aufgelegte Bahnhofsprogramm hinaus in den Jahren 2009 bis 2011 mit bzw. ohne Förderung des Bundes barrierefrei umgestaltet (bitte aufgeschlüsselt nach Kategorien)?

Kategorie 2: Münster Hbf, Oberhausen Hbf  
Kategorie 3: Gütersloh Hbf, Rheine, Wanne-Eickel  
Kategorie 4: Dortmund-Hörde, Herne (Aufzüge), Holzwickede, Horrem, Krefeld Hbf, Neuss Hbf  
Kategorie 5: Altena (Westfalen), Bestwig, Coesfeld (Westfalen), Dortmund-Aplerbeck, Dortmund-Kley, Dortmund-Oespel, Duisburg-Großenbaum, Greven, Meerbusch-Osterath, Olsberg, Rheinbach, Weeze, Wickrath  
Kategorie 6: Bad Berleburg, Bad Oeynhausen, Borken (Westfalen), Eichen (Kreis Siegen), Kottenforst

5. Welche Personenbahnhöfe im Land Nordrhein-Westfalen werden nach derzeitiger Planung auch nach dem Jahr 2011 noch nicht barrierefrei sein?

Dortmund Hbf, Köln-Messe-Deutz, Wuppertal Hbf, Bünde, Dinslaken, Haltern am See, Leverkusen-Mitte, Opladen, Paderborn Hbf, Aachen West, Bonn-Bad Godesberg, Brackwede, Düsseldorf Völklinger Straße, Düsseldorf Volksgarten, Düsseldorf-Benrath, Düsseldorf-Eller Süd, Düsseldorf-Friedrichstadt, Düssel-

dorf-Gerresheim, Düsseldorf-Hamm, Düsseldorf-Oberbilk, Düsseldorf-Rath, Essen West, Essen-Frohnhausen, Euskirchen, Gruiten, Hochdahl, Köln Süd, Köln-Mülheim, Krefeld-Oppum, Langenfeld (Rheinland)-Berghausen, Mülheim (Ruhr)-Styrum, Neuss-Am Kaiser, Neuss Rheinpark-Center, Porz (Rheinland), Rheinhausen, Rheydt Hbf, Schwelm, Schwerte (Ruhr), Stolberg (Rheinl.) Hbf, Wattenscheid, Wuppertal-Barmen, Wuppertal-Oberbarmen, Wuppertal-Steinbeck, Wuppertal-Vohwinkel, Ahlen (Westfalen), Aldekerk, Angermund, Arnsberg (Westfalen), Bad Honnef (Rhein), Bedburg (Erft), Bochum-Dahlhausen, Bochum-Ehrenfeld, Bönen, Bonn-Beuel, Bonn-Mehlem, Dieringhausen, Dormagen Bayerwerk, Dortmund-Dorstfeld Süd, Dortmund-Huckarde, Dortmund-Kurl, Duisburg-Schlenk, Duisburg-Rahm, Düsseldorf-Eller, Düsseldorf-Eller Mitte, Emmerich, Ennepetal, Eschweiler Hbf, Essen Stadtwald, Essen-Borbeck Süd, Essen-Werden, Finnentrop, Friedrichsfeld (Niederrhein), Fröndenberg, Geilenkirchen, Geldern, Gevelsberg Hbf, Gronau (Westfalen), Haan, Hösel, Hoffnungsthal, Roisdorf, Rommerskirchen, Rösrath, Rumeln, Sechtem, Übach-Palenberg, Witten-Annen Nord, Ahaus, Olpe

6. Was plant der Bund an Initiativen bzw. Maßnahmen, damit auch diese Bahnhöfe in absehbarer Zeit barrierefrei sind?

Die Umsetzung der gesetzlichen Vorgaben ist Aufgabe der Eisenbahnunternehmen.

Im Übrigen wird auf die Vorbemerkung verwiesen.

elektronische Vorabfassung\*

## Antwort der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Ilja Seifert, Dorothee Menzner, Heidrun Bluhm, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.  
– Drucksache 16/14047 –

### Barrierefreie Bahnhöfe im Saarland

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Die Barrierefreiheit von Personenbahnhöfen war bereits mehrfach Gegenstand parlamentarischer Anfragen. Für die Fraktion DIE LINKE. unbefriedigend waren die Antworten der Bundesregierung auf die schriftlichen Fragen des Abgeordneten Dr. Ilja Seifert (Fragen 100 bis 103, Bundestagsdrucksache 16/12923, Seite 60 bis 63). Danach bildet die Verbesserung des barrierefreien Zugangs zu den Bahnhöfen einen Schwerpunkt bei der Modernisierung der ca. 2 000 Bahnhöfe im Rahmen der Konjunkturprogramme I und II der Bundesregierung. Trotzdem wird durch das Maßnahmenpaket in den nächsten zwei Jahren nur bei 41 weiteren Stationen vollständige Barrierefreiheit vom Bahnhofsvorplatz bis auf die Bahnsteige durch neue Aufzüge und Rampen erreicht. Dies ist mit Blick auf die geltende UN-Behindertenrechtskonvention und angesichts der großen Zahl von Bahnhöfen, die noch nicht barrierefrei sind, nicht akzeptabel.

Beispiel Sachsen: Hier werden – so die Bundesregierung in ihrer Antwort auf die Frage des Abgeordneten Dr. Ilja Seifert – 403 Verkehrsstationen betrieben, davon sind 211, also 52 Prozent, barrierefrei. Würde das mittels Konjunkturprogrammen „erhöhte“ Tempo beibehalten, wäre in Sachsen der letzte noch nicht barrierefreie Personenbahnhof in ca. 70 Jahren mit der Umgestaltung an der Reihe.

#### Vorbemerkung der Bundesregierung

Der Bund hat mit dem Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen und zur Änderung anderer Gesetze einen entscheidenden Schritt getan, um Barrieren für behinderte und alte Menschen sowie Kinder und sonstige Personen mit Nutzungsschwierigkeiten soweit möglich abzubauen.

Die Zielbestimmung zur Barrierefreiheit im Eisenbahnbereich ist durch Artikel 52 des Gesetzes zur Gleichstellung behinderter Menschen und zur Änderung anderer Gesetze konkretisiert worden. Der dementsprechend geänderte § 2 Absatz 3 Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) verpflichtet die

**\* Wird nach Vorliegen der lektorierten Druckfassung durch diese ersetzt.**

*Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 25. September 2009 übermittelt.*

*Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.*

Eisenbahnen, Programme für die Gestaltung von Bahnanlagen und Fahrzeugen zu erstellen, mit dem Ziel, eine möglichst weitreichende Barrierefreiheit für deren Nutzung zu erreichen. Die im Wettbewerb am Verkehrsmarkt operierenden Eisenbahnunternehmen haben die Bedingungen für die Herstellung der Barrierefreiheit im Einzelnen in eigener unternehmerischer Verantwortung zu regeln und darüber zu entscheiden, welche Art Maßnahmen zur Herstellung der Barrierefreiheit ergriffen und zu welchen Zeitpunkten Investitionen von ihnen aufzubringen sind. Somit können die Aufwendungen für die betreffenden Verbesserungen mit den wirtschaftlichen Belangen der im Wettbewerb am Verkehrsmarkt operierenden Eisenbahnen in Einklang gebracht und nach Prioritäten geordnet werden („Bedarfsschwerpunkte“), damit jeweils möglichst viele Bahnreisende von den Verbesserungsmaßnahmen profitieren können.

Die Deutsche Bahn Aktiengesellschaft (DB AG) hat in enger Zusammenarbeit mit den Verbänden der Behindertenselbsthilfe ein Programm zur Herstellung von Barrierefreiheit aufgestellt, das die Belange der Barrierefreiheit mit den Möglichkeiten am Markt operierender Eisenbahnunternehmen in Einklang bringt. Der gesamte Prozess sowie die stattgefundenen Abstimmungsgespräche wurden durch den Beauftragten der Bundesregierung für die Belange behinderter Menschen intensiv begleitet. Das Programm wurde am 24. Juni 2005 vorgestellt.

Sofern eine Maßnahme zur Herstellung der Barrierefreiheit in einem Programm festgeschrieben ist, muss das betreffende Eisenbahnunternehmen diese verpflichtend umsetzen. Die Verpflichtung wird von der zuständigen Eisenbahnaufsichtsbehörde überwacht.

Der Bund schließt mit der DB Station&Service AG Sammelfinanzierungsvereinbarungen über Investitionen in die Verkehrsanlagen der Personenbahnhöfe ab. Die DB Station&Service AG ist auf dieser Basis ermächtigt, Bundesmittel auch zur Finanzierung von Investitionen zur Herstellung der Barrierefreiheit einzusetzen.

Auch das UN-Übereinkommen berücksichtigt, dass ein gewisser Zeitraum und erhebliche finanzielle Ressourcen notwendig sind, um die hierin enthaltenen wirtschaftlichen, kulturellen und sozialen Rechte umfassend zu verwirklichen. Die Vertragsstaaten sind daher gehalten, diese Rechte schrittweise und unter Ausschöpfung ihrer verfügbaren Mittel zu verwirklichen. Dies gilt besonders für die Herstellung umfassender Barrierefreiheit, die nur schrittweise und unter Berücksichtigung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit erreicht werden kann.

Im Übrigen wird auf die Antworten der Bundesregierung auf die schriftlichen Frage 36/September des Abgeordneten Dr. Ilja Seifert und auf die Kleine Anfrage der Fraktion DIE LINKE. „Schritte zur Umsetzung der UN-Behindertenrechtskonvention II“ (Bundestagsdrucksache 16/14008) verwiesen.

Die folgenden Antworten zu den Fragen 1 bis 5 beruhen auf Auskünften der DB Station&Service AG. Nähere Informationen zu den Bahnhofskategorien sind unter [www.deutschebahn.com](http://www.deutschebahn.com) abrufbar.

1. Wie viele Personenbahnhöfe sind im Saarland derzeit (Stand 1. Januar 2009) barrierefrei, wie viele nicht (bitte aufgeschlüsselt nach Kategorien)?

Kategorie 2: 1 Bahnhof, teilweise barrierefrei

Kategorie 3: 1 Bahnhof barrierefrei

Kategorie 4: 3 Bahnhöfe, davon 2 vollständig und einer teilweise barrierefrei

Kategorie 5: 28 Bahnhöfe, davon 10 vollständig, 7 teilweise und 11 nicht barrierefrei

Kategorie 6: 44 Bahnhöfe, davon 21 vollständig, 4 teilweise und 19 nicht barrierefrei

2. Wie viele Personenbahnhöfe wurden im Saarland in den Jahren 2005 bis 2008 barrierefrei umgestaltet (bitte aufgeschlüsselt nach Kategorien)?

Kategorie 2: 1 Bahnhof

Kategorie 3: 1 Bahnhof

Kategorie 4: 1 Bahnhof

Kategorie 5: 1 Bahnhof

Kategorie 6: 5 Bahnhöfe

3. Welche Personenbahnhöfe werden im Saarland nach derzeitiger Planung mit Hilfe der Konjunkturprogramme bis Ende 2011 barrierefrei sein (bitte aufgeschlüsselt nach Kategorien)?

Keine

4. Welche Personenbahnhöfe werden über das im Rahmen des Konjunkturprogramms des Bundes aufgelegte Bahnhofsprogramm hinaus in den Jahren 2009 bis 2011 mit bzw. ohne Förderung des Bundes barrierefrei umgestaltet (bitte aufgeschlüsselt nach Kategorien)?

Kategorie 5: Dillingen (Saar)

Kategorie 6: Homburg Einöd

5. Welche Personenbahnhöfe im Saarland werden nach derzeitiger Planung auch nach dem Jahr 2011 noch nicht barrierefrei sein?

Bexbach, Ottweiler (Saar), Bous (Saar), Saarbrücken Ost, Dillingen (Saar), Scheidt (Saar), Kirkel, Sulzbach (Saar), Landsweiler-Reden, Türkismühle, Merzig (Saar), Völklingen, Neunkirchen (Saar) Hbf

6. Was plant der Bund an Initiativen bzw. Maßnahmen, damit auch diese Bahnhöfe in absehbarer Zeit barrierefrei sind?

Die Umsetzung der gesetzlichen Vorgaben ist Aufgabe der Eisenbahnunternehmen.

Im Übrigen wird auf die Vorbemerkung verwiesen.

**elektronische Vorab-Fassung\***

## Antwort der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Ilja Seifert, Dorothee Menzner, Heidrun Bluhm, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.  
– Drucksache 16/14049 –

### Barrierefreie Bahnhöfe in Sachsen-Anhalt

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Die Barrierefreiheit von Personenbahnhöfen war bereits mehrfach Gegenstand parlamentarischer Anfragen. Für die Fraktion DIE LINKE. unbefriedigend waren die Antworten der Bundesregierung auf die schriftlichen Fragen des Abgeordneten Dr. Ilja Seifert (Fragen 100 bis 103, Bundestagsdrucksache 16/12923, Seite 60 bis 63). Danach bildet die Verbesserung des barrierefreien Zugangs zu den Bahnhöfen einen Schwerpunkt bei der Modernisierung der ca. 2 000 Bahnhöfe im Rahmen der Konjunkturprogramme I und II der Bundesregierung. Trotzdem wird durch das Maßnahmenpaket in den nächsten zwei Jahren nur bei 41 weiteren Stationen vollständige Barrierefreiheit vom Bahnhofsvorplatz bis auf die Bahnsteige durch neue Aufzüge und Rampen erreicht. Dies ist mit Blick auf die geltende UN-Behindertenrechtskonvention und angesichts der großen Zahl von Bahnhöfen, die noch nicht barrierefrei sind, nicht akzeptabel.

Beispiel Sachsen: Hier werden – so die Bundesregierung in ihrer Antwort auf die Frage des Abgeordneten Dr. Ilja Seifert – 403 Verkehrsstationen betrieben, davon sind 211, also 52 Prozent, barrierefrei. Würde das mittels Konjunkturprogrammen „erhöhte“ Tempo beibehalten, wäre in Sachsen der letzte noch nicht barrierefreie Personenbahnhof in ca. 70 Jahren mit der Umgestaltung an der Reihe.

#### Vorbemerkung der Bundesregierung

Der Bund hat mit dem Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen und zur Änderung anderer Gesetze einen entscheidenden Schritt getan, um Barrieren für behinderte und alte Menschen sowie Kinder und sonstige Personen mit Nutzungsschwierigkeiten soweit möglich abzubauen.

Die Zielbestimmung zur Barrierefreiheit im Eisenbahnbereich ist durch Artikel 52 des Gesetzes zur Gleichstellung behinderter Menschen und zur Änderung anderer Gesetze konkretisiert worden. Der dementsprechend geänderte § 2 Absatz 3 Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) verpflichtet die

**\* Wird nach Vorliegen der lektorierten Druckfassung durch diese ersetzt.**

*Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 25. September 2009 übermittelt.*

*Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.*

Eisenbahnen, Programme für die Gestaltung von Bahnanlagen und Fahrzeugen zu erstellen, mit dem Ziel, eine möglichst weitreichende Barrierefreiheit für deren Nutzung zu erreichen. Die im Wettbewerb am Verkehrsmarkt operierenden Eisenbahnunternehmen haben die Bedingungen für die Herstellung der Barrierefreiheit im Einzelnen in eigener unternehmerischer Verantwortung zu regeln und darüber zu entscheiden, welche Art Maßnahmen zur Herstellung der Barrierefreiheit ergriffen und zu welchen Zeitpunkten Investitionen von ihnen aufzubringen sind. Somit können die Aufwendungen für die betreffenden Verbesserungen mit den wirtschaftlichen Belangen der im Wettbewerb am Verkehrsmarkt operierenden Eisenbahnen in Einklang gebracht und nach Prioritäten geordnet werden („Bedarfsschwerpunkte“), damit jeweils möglichst viele Bahnreisende von den Verbesserungsmaßnahmen profitieren können.

Die Deutsche Bahn Aktiengesellschaft (DB AG) hat in enger Zusammenarbeit mit den Verbänden der Behindertenselbsthilfe ein Programm zur Herstellung von Barrierefreiheit aufgestellt, das die Belange der Barrierefreiheit mit den Möglichkeiten am Markt operierender Eisenbahnunternehmen in Einklang bringt. Der gesamte Prozess sowie die stattgefundenen Abstimmungsgespräche wurden durch den Beauftragten der Bundesregierung für die Belange behinderter Menschen intensiv begleitet. Das Programm wurde am 24. Juni 2005 vorgestellt.

Sofern eine Maßnahme zur Herstellung der Barrierefreiheit in einem Programm festgeschrieben ist, muss das betreffende Eisenbahnunternehmen diese verpflichtend umsetzen. Die Verpflichtung wird von der zuständigen Eisenbahnaufsichtsbehörde überwacht.

Der Bund schließt mit der DB Station&Service AG Sammelfinanzierungsvereinbarungen über Investitionen in die Verkehrsanlagen der Personenbahnhöfe ab. Die DB Station&Service AG ist auf dieser Basis ermächtigt, Bundesmittel auch zur Finanzierung von Investitionen zur Herstellung der Barrierefreiheit einzusetzen.

Auch das UN-Übereinkommen berücksichtigt, dass ein gewisser Zeitraum und erhebliche finanzielle Ressourcen notwendig sind, um die hierin enthaltenen wirtschaftlichen, kulturellen und sozialen Rechte umfassend zu verwirklichen. Die Vertragsstaaten sind daher gehalten, diese Rechte schrittweise und unter Ausschöpfung ihrer verfügbaren Mittel zu verwirklichen. Dies gilt besonders für die Herstellung umfassender Barrierefreiheit, die nur schrittweise und unter Berücksichtigung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit erreicht werden kann.

Im Übrigen wird auf die Antworten der Bundesregierung auf die schriftlichen Frage 36/September des Abgeordneten Dr. Ilja Seifert und auf die Kleine Anfrage der Fraktion DIE LINKE. „Schritte zur Umsetzung der UN-Behindertenrechtskonvention II“ (Bundestagsdrucksache 16/14008) verwiesen.

Die folgenden Antworten zu den Fragen 1 bis 5 beruhen auf Auskünften der DB Station&Service AG. Nähere Informationen zu den Bahnhofskategorien sind unter [www.deutschebahn.com](http://www.deutschebahn.com) abrufbar.

1. Wie viele Personenbahnhöfe sind in Sachsen-Anhalt derzeit (Stand 1. Januar 2009) barrierefrei, wie viele nicht (bitte aufgeschlüsselt nach Kategorien)?

Kategorie 2: 2 Bahnhöfe, davon einer barrierefrei und einer teilweise

Kategorie 3: 5 Bahnhöfe

Kategorie 4: 2 Bahnhöfe

Kategorie 5: 30 Bahnhöfe

Kategorie 6: 232 Bahnhöfe

2. Wie viele Personenbahnhöfe wurden in Sachsen-Anhalt in den Jahren 2005 bis 2008 barrierefrei umgestaltet (bitte aufgeschlüsselt nach Kategorien)?

Kategorie 5: 2 Bahnhöfe

Kategorie 6: 1 Bahnhof

3. Welche Personenbahnhöfe werden in Sachsen-Anhalt nach derzeitiger Planung mit Hilfe der Konjunkturprogramme bis Ende 2011 barrierefrei sein (bitte aufgeschlüsselt nach Kategorien)?

Kategorie 3: Stendal

4. Welche Personenbahnhöfe werden über das im Rahmen des Konjunkturprogramms des Bundes aufgelegte Bahnhofsprogramm hinaus in den Jahren 2009 bis 2011 mit bzw. ohne Förderung des Bundes barrierefrei umgestaltet (bitte aufgeschlüsselt nach Kategorien)?

Kategorie 5: Schönebeck-Salz-Elmen, Halle Neustadt

5. Welche Personenbahnhöfe im Land Sachsen-Anhalt werden nach derzeitiger Planung auch nach dem Jahr 2011 noch nicht barrierefrei sein?

Naumburg (Saale) Hbf, Stendal, Güsten, Haldensleben, Halle-Neustadt, Merseburg, Roßlau (Elbe), Sangerhausen, Wolmirstedt, Quedlinburg

6. Was plant der Bund an Initiativen bzw. Maßnahmen, damit auch diese Bahnhöfe in absehbarer Zeit barrierefrei sind?

Die Umsetzung der gesetzlichen Vorgaben ist Aufgabe der Eisenbahnunternehmen.

Im Übrigen wird auf die Vorbemerkung verwiesen.

**elektronische Vorab-Fassung\***

## Antwort der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Ilja Seifert, Dorothee Menzner,  
Heidrun Bluhm, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.  
– Drucksache 16/14048 –

### Barrierefreie Bahnhöfe in Sachsen

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Die Barrierefreiheit von Personenbahnhöfen war bereits mehrfach Gegenstand parlamentarischer Anfragen. Für die Fraktion DIE LINKE. unbefriedigend waren die Antworten der Bundesregierung auf die schriftlichen Fragen des Abgeordneten Dr. Ilja Seifert (Fragen 100 bis 103, Bundestagsdrucksache 16/12923, Seite 60 bis 63). Danach bildet die Verbesserung des barrierefreien Zugangs zu den Bahnhöfen einen Schwerpunkt bei der Modernisierung der ca. 2 000 Bahnhöfe im Rahmen der Konjunkturprogramme I und II der Bundesregierung. Trotzdem wird durch das Maßnahmenpaket in den nächsten zwei Jahren nur bei 41 weiteren Stationen vollständige Barrierefreiheit vom Bahnhofsvorplatz bis auf die Bahnsteige durch neue Aufzüge und Rampen erreicht. Dies ist mit Blick auf die geltende UN-Behindertenrechtskonvention und angesichts der großen Zahl von Bahnhöfen, die noch nicht barrierefrei sind, nicht akzeptabel.

Beispiel Sachsen: Hier werden – so die Bundesregierung in ihrer Antwort auf die Frage des Abgeordneten Dr. Ilja Seifert – 403 Verkehrsstationen betrieben, davon sind 211, also 52 Prozent, barrierefrei. Würde das mittels Konjunkturprogrammen „erhöhte“ Tempo beibehalten, wäre in Sachsen der letzte noch nicht barrierefreie Personenbahnhof in ca. 70 Jahren mit der Umgestaltung an der Reihe.

#### Vorbemerkung der Bundesregierung

Der Bund hat mit dem Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen und zur Änderung anderer Gesetze einen entscheidenden Schritt getan, um Barrieren für behinderte und alte Menschen sowie Kinder und sonstige Personen mit Nutzungsschwierigkeiten soweit möglich abzubauen.

Die Zielbestimmung zur Barrierefreiheit im Eisenbahnbereich ist durch Artikel 52 des Gesetzes zur Gleichstellung behinderter Menschen und zur Änderung anderer Gesetze konkretisiert worden. Der dementsprechend geänderte § 2 Absatz 3 Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) verpflichtet die

**\* Wird nach Vorliegen der lektorierten Druckfassung durch diese ersetzt.**

*Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 25. September 2009 übermittelt.*

*Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.*

Eisenbahnen, Programme für die Gestaltung von Bahnanlagen und Fahrzeugen zu erstellen, mit dem Ziel, eine möglichst weitreichende Barrierefreiheit für deren Nutzung zu erreichen. Die im Wettbewerb am Verkehrsmarkt operierenden Eisenbahnunternehmen haben die Bedingungen für die Herstellung der Barrierefreiheit im Einzelnen in eigener unternehmerischer Verantwortung zu regeln und darüber zu entscheiden, welche Art Maßnahmen zur Herstellung der Barrierefreiheit ergriffen und zu welchen Zeitpunkten Investitionen von ihnen aufzubringen sind. Somit können die Aufwendungen für die betreffenden Verbesserungen mit den wirtschaftlichen Belangen der im Wettbewerb am Verkehrsmarkt operierenden Eisenbahnen in Einklang gebracht und nach Prioritäten geordnet werden („Bedarfsschwerpunkte“), damit jeweils möglichst viele Bahnreisende von den Verbesserungsmaßnahmen profitieren können.

Die Deutsche Bahn Aktiengesellschaft (DB AG) hat in enger Zusammenarbeit mit den Verbänden der Behindertenselbsthilfe ein Programm zur Herstellung von Barrierefreiheit aufgestellt, das die Belange der Barrierefreiheit mit den Möglichkeiten am Markt operierender Eisenbahnunternehmen in Einklang bringt. Der gesamte Prozess sowie die stattgefundenen Abstimmungsgespräche wurden durch den Beauftragten der Bundesregierung für die Belange behinderter Menschen intensiv begleitet. Das Programm wurde am 24. Juni 2005 vorgestellt.

Sofern eine Maßnahme zur Herstellung der Barrierefreiheit in einem Programm festgeschrieben ist, muss das betreffende Eisenbahnunternehmen diese verpflichtend umsetzen. Die Verpflichtung wird von der zuständigen Eisenbahnaufsichtsbehörde überwacht.

Der Bund schließt mit der DB Station&Service AG Sammelfinanzierungsvereinbarungen über Investitionen in die Verkehrsanlagen der Personenbahnhöfe ab. Die DB Station&Service AG ist auf dieser Basis ermächtigt, Bundesmittel auch zur Finanzierung von Investitionen zur Herstellung der Barrierefreiheit einzusetzen.

Auch das UN-Übereinkommen berücksichtigt, dass ein gewisser Zeitraum und erhebliche finanzielle Ressourcen notwendig sind, um die hierin enthaltenen wirtschaftlichen, kulturellen und sozialen Rechte umfassend zu verwirklichen. Die Vertragsstaaten sind daher gehalten, diese Rechte schrittweise und unter Ausschöpfung ihrer verfügbaren Mittel zu verwirklichen. Dies gilt besonders für die Herstellung umfassender Barrierefreiheit, die nur schrittweise und unter Berücksichtigung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit erreicht werden kann.

Im Übrigen wird auf die Antworten der Bundesregierung auf die schriftlichen Frage 36/September des Abgeordneten Dr. Ilja Seifert und auf die Kleine Anfrage der Fraktion DIE LINKE. „Schritte zur Umsetzung der UN-Behindertenrechtskonvention II“ (Bundestagsdrucksache 16/14008) verwiesen.

Die folgenden Antworten zu den Fragen 1 bis 5 beruhen auf Auskünften der DB Station&Service AG. Nähere Informationen zu den Bahnhofskategorien sind unter [www.deutschebahn.com](http://www.deutschebahn.com) abrufbar.

1. Wie viele Personenbahnhöfe sind in Sachsen derzeit (Stand 1. Januar 2009) barrierefrei, wie viele nicht (bitte aufgeschlüsselt nach Kategorien)?

Kategorie 1: 2 Bahnhöfe

Kategorie 3: 7 Bahnhöfe

Kategorie 4: 9 Bahnhöfe

Kategorie 5: 38 Bahnhöfe

Kategorie 6: 237 Bahnhöfe

2. Wie viele Personenbahnhöfe wurden in Sachsen in den Jahren 2005 bis 2008 barrierefrei umgestaltet (bitte aufgeschlüsselt nach Kategorien)?

Kategorie 5: 2 Bahnhöfe

Kategorie 6: 1 Bahnhof

3. Welche Personenbahnhöfe werden in Sachsen nach derzeitiger Planung mit Hilfe der Konjunkturprogramme bis Ende 2011 barrierefrei sein (bitte aufgeschlüsselt nach Kategorien)?

Kategorie 3: Plauen ob Bf

Kategorie 4: Heidenau, Zwickau

Kategorie 5: Bautzen

4. Welche Personenbahnhöfe werden über das im Rahmen des Konjunkturprogramms des Bundes aufgelegte Bahnhofsprogramm hinaus in den Jahren 2009 bis 2011 mit bzw. ohne Förderung des Bundes barrierefrei umgestaltet (bitte aufgeschlüsselt nach Kategorien)?

Kategorie 4: Flöha, Leipzig-Plagwitz

Kategorie 5: Görlitz, Leipzig-Leutzsch

5. Welche Personenbahnhöfe im Land Sachsen werden nach derzeitiger Planung auch nach dem Jahr 2011 noch nicht barrierefrei sein?

Dresden-Neustadt, Böhlen (bei Leipzig), Coswig (Bz Dresden), Heidenau, Markkleeberg, Radebeul Ost, Arnsdorf (bei Dresden), Bautzen, Bischofswerda, Borna (bei Leipzig), Dresden-Pieschen, Eilenburg, Görlitz, Grimma ob Bf, Hohenstein-Ernstthal, Löbau (Sachsen), Meißen, Radeberg, Radebeul West, Torgau, Zittau, Kamenz (Sachsen).

6. Was plant der Bund an Initiativen bzw. Maßnahmen, damit auch diese Bahnhöfe in absehbarer Zeit barrierefrei sind?

Die Umsetzung der gesetzlichen Vorgaben ist Aufgabe der Eisenbahnunternehmen.

Im Übrigen wird auf die Vorbemerkung verwiesen.

**elektronische Vorab-Fassung\***

## Antwort der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Ilja Seifert, Dorothee Menzner,  
Heidrun Bluhm, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.  
– Drucksache 16/14050 –

### Barrierefreie Bahnhöfe in Schleswig-Holstein

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Die Barrierefreiheit von Personenbahnhöfen war bereits mehrfach Gegenstand parlamentarischer Anfragen. Für die Fraktion DIE LINKE. unbefriedigend waren die Antworten der Bundesregierung auf die schriftlichen Fragen des Abgeordneten Dr. Ilja Seifert (Fragen 100 bis 103, Bundestagsdrucksache 16/12923, Seite 60 bis 63). Danach bildet die Verbesserung des barrierefreien Zugangs zu den Bahnhöfen einen Schwerpunkt bei der Modernisierung der ca. 2 000 Bahnhöfe im Rahmen der Konjunkturprogramme I und II der Bundesregierung. Trotzdem wird durch das Maßnahmenpaket in den nächsten zwei Jahren nur bei 41 weiteren Stationen vollständige Barrierefreiheit vom Bahnhofsvorplatz bis auf die Bahnsteige durch neue Aufzüge und Rampen erreicht. Dies ist mit Blick auf die geltende UN-Behindertenrechtskonvention und angesichts der großen Zahl von Bahnhöfen, die noch nicht barrierefrei sind, nicht akzeptabel.

Beispiel Sachsen: Hier werden – so die Bundesregierung in ihrer Antwort auf die Frage des Abgeordneten Dr. Ilja Seifert – 403 Verkehrsstationen betrieben, davon sind 211, also 52 Prozent, barrierefrei. Würde das mittels Konjunkturprogrammen „erhöhte“ Tempo beibehalten, wäre in Sachsen der letzte noch nicht barrierefreie Personenbahnhof in ca. 70 Jahren mit der Umgestaltung an der Reihe.

#### Vorbemerkung der Bundesregierung

Der Bund hat mit dem Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen und zur Änderung anderer Gesetze einen entscheidenden Schritt getan, um Barrieren für behinderte und alte Menschen sowie Kinder und sonstige Personen mit Nutzungsschwierigkeiten soweit möglich abzubauen.

Die Zielbestimmung zur Barrierefreiheit im Eisenbahnbereich ist durch Artikel 52 des Gesetzes zur Gleichstellung behinderter Menschen und zur Änderung anderer Gesetze konkretisiert worden. Der dementsprechend geänderte § 2 Absatz 3 Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) verpflichtet die

**\* Wird nach Vorliegen der lektorierten Druckfassung durch diese ersetzt.**

Eisenbahnen, Programme für die Gestaltung von Bahnanlagen und Fahrzeugen zu erstellen, mit dem Ziel, eine möglichst weitreichende Barrierefreiheit für deren Nutzung zu erreichen. Die im Wettbewerb am Verkehrsmarkt operierenden Eisenbahnunternehmen haben die Bedingungen für die Herstellung der Barrierefreiheit im Einzelnen in eigener unternehmerischer Verantwortung zu regeln und darüber zu entscheiden, welche Art Maßnahmen zur Herstellung der Barrierefreiheit ergriffen und zu welchen Zeitpunkten Investitionen von ihnen aufzubringen sind. Somit können die Aufwendungen für die betreffenden Verbesserungen mit den wirtschaftlichen Belangen der im Wettbewerb am Verkehrsmarkt operierenden Eisenbahnen in Einklang gebracht und nach Prioritäten geordnet werden („Bedarfsschwerpunkte“), damit jeweils möglichst viele Bahnreisende von den Verbesserungsmaßnahmen profitieren können.

Die Deutsche Bahn Aktiengesellschaft (DB AG) hat in enger Zusammenarbeit mit den Verbänden der Behindertenselbsthilfe ein Programm zur Herstellung von Barrierefreiheit aufgestellt, das die Belange der Barrierefreiheit mit den Möglichkeiten am Markt operierender Eisenbahnunternehmen in Einklang bringt. Der gesamte Prozess sowie die stattgefundenen Abstimmungsgespräche wurden durch den Beauftragten der Bundesregierung für die Belange behinderter Menschen intensiv begleitet. Das Programm wurde am 24. Juni 2005 vorgestellt.

Sofern eine Maßnahme zur Herstellung der Barrierefreiheit in einem Programm festgeschrieben ist, muss das betreffende Eisenbahnunternehmen diese verpflichtend umsetzen. Die Verpflichtung wird von der zuständigen Eisenbahnaufsichtsbehörde überwacht.

Der Bund schließt mit der DB Station&Service AG Sammelfinanzierungsvereinbarungen über Investitionen in die Verkehrsanlagen der Personenbahnhöfe ab. Die DB Station&Service AG ist auf dieser Basis ermächtigt, Bundesmittel auch zur Finanzierung von Investitionen zur Herstellung der Barrierefreiheit einzusetzen.

Auch das UN-Übereinkommen berücksichtigt, dass ein gewisser Zeitraum und erhebliche finanzielle Ressourcen notwendig sind, um die hierin enthaltenen wirtschaftlichen, kulturellen und sozialen Rechte umfassend zu verwirklichen. Die Vertragsstaaten sind daher gehalten, diese Rechte schrittweise und unter Ausschöpfung ihrer verfügbaren Mittel zu verwirklichen. Dies gilt besonders für die Herstellung umfassender Barrierefreiheit, die nur schrittweise und unter Berücksichtigung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit erreicht werden kann.

Im Übrigen wird auf die Antworten der Bundesregierung auf die schriftlichen Frage 36/September des Abgeordneten Dr. Ilja Seifert und auf die Kleine Anfrage der Fraktion DIE LINKE. „Schritte zur Umsetzung der UN-Behindertenrechtskonvention II“ (Bundestagsdrucksache 16/14008) verwiesen.

Die folgenden Antworten zu den Fragen 1 bis 5 beruhen auf Auskünften der DB Station&Service AG. Nähere Informationen zu den Bahnhofskategorien sind unter [www.deutschebahn.com](http://www.deutschebahn.com) abrufbar.

1. Wie viele Personenbahnhöfe sind in Schleswig-Holstein derzeit (Stand 1. Januar 2009) barrierefrei, wie viele nicht (bitte aufgeschlüsselt nach Kategorien)?

Kategorie 2: 1 Bahnhof, barrierefrei

Kategorie 3: 12 Bahnhöfe, barrierefrei

Kategorie 4: 3 Bahnhöfe, davon 2 barrierefrei und 1 teilweise

Kategorie 5: 30 Bahnhöfe, davon 29 barrierefrei und 1 teilweise

Kategorie 6: 70 Bahnhöfe, davon 68 barrierefrei und 2 teilweise

2. Wie viele Personenbahnhöfe wurden in Schleswig-Holstein in den Jahren 2005 bis 2008 barrierefrei umgestaltet (bitte aufgeschlüsselt nach Kategorien)?

Kategorie 3: 3 Bahnhöfe

Kategorie 5: 2 Bahnhöfe

Kategorie 6: 7 Bahnhöfe

3. Welche Personenbahnhöfe werden in Schleswig-Holstein nach derzeitiger Planung mit Hilfe der Konjunkturprogramme bis Ende 2011 barrierefrei sein (bitte aufgeschlüsselt nach Kategorien)?

Keiner.

4. Welche Personenbahnhöfe werden über das im Rahmen des Konjunkturprogramms des Bundes aufgelegte Bahnhofsprogramm hinaus in den Jahren 2009 bis 2011 mit bzw. ohne Förderung des Bundes barrierefrei umgestaltet (bitte aufgeschlüsselt nach Kategorien)?

Kategorie 3: Büchen, Flensburg, Heide (Holst), Itzehoe, Niebüll

Kategorie 4: Halstenbeck, Krupunder, Thesdorf

Kategorie 5: Eckernförde

Kategorie 6: Sörup, Süderbrarup

5. Welche Personenbahnhöfe im Land Schleswig-Holstein werden nach derzeitiger Planung auch nach dem Jahr 2011 noch nicht barrierefrei sein?

Kategorie 5: Reinfeld (Holst)

6. Was plant der Bund an Initiativen bzw. Maßnahmen, damit auch diese Bahnhöfe in absehbarer Zeit barrierefrei sind?

Die Umsetzung der gesetzlichen Vorgaben ist Aufgabe der Eisenbahnunternehmen.

Im Übrigen wird auf die Vorbemerkung verwiesen.

**elektronische Vorab-Fassung\***

## Antwort der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Ilja Seifert, Dorothee Menzner, Heidrun Bluhm, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.  
– Drucksache 16/14051 –

### Barrierefreie Bahnhöfe in Thüringen

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Die Barrierefreiheit von Personenbahnhöfen war bereits mehrfach Gegenstand parlamentarischer Anfragen. Für die Fraktion DIE LINKE. unbefriedigend waren die Antworten der Bundesregierung auf die schriftlichen Fragen des Abgeordneten Dr. Ilja Seifert (Fragen 100 bis 103, Bundestagsdrucksache 16/12923, Seite 60 bis 63). Danach bildet die Verbesserung des barrierefreien Zugangs zu den Bahnhöfen einen Schwerpunkt bei der Modernisierung der ca. 2 000 Bahnhöfe im Rahmen der Konjunkturprogramme I und II der Bundesregierung. Trotzdem wird durch das Maßnahmenpaket in den nächsten zwei Jahren nur bei 41 weiteren Stationen vollständige Barrierefreiheit vom Bahnhofsvorplatz bis auf die Bahnsteige durch neue Aufzüge und Rampen erreicht. Dies ist mit Blick auf die geltende UN-Behindertenrechtskonvention und angesichts der großen Zahl von Bahnhöfen, die noch nicht barrierefrei sind, nicht akzeptabel.

Beispiel Sachsen: Hier werden – so die Bundesregierung in ihrer Antwort auf die Frage des Abgeordneten Dr. Ilja Seifert – 403 Verkehrsstationen betrieben, davon sind 211, also 52 Prozent, barrierefrei. Würde das mittels Konjunkturprogrammen „erhöhte“ Tempo beibehalten, wäre in Sachsen der letzte noch nicht barrierefreie Personenbahnhof in ca. 70 Jahren mit der Umgestaltung an der Reihe.

#### Vorbemerkung der Bundesregierung

Der Bund hat mit dem Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen und zur Änderung anderer Gesetze einen entscheidenden Schritt getan, um Barrieren für behinderte und alte Menschen sowie Kinder und sonstige Personen mit Nutzungsschwierigkeiten soweit möglich abzubauen.

Die Zielbestimmung zur Barrierefreiheit im Eisenbahnbereich ist durch Artikel 52 des Gesetzes zur Gleichstellung behinderter Menschen und zur Änderung anderer Gesetze konkretisiert worden. Der dementsprechend geänderte § 2 Absatz 3 Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) verpflichtet die

**\* Wird nach Vorliegen der lektorierten Druckfassung durch diese ersetzt.**

*Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 25. September 2009 übermittelt.*

*Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.*

Eisenbahnen, Programme für die Gestaltung von Bahnanlagen und Fahrzeugen zu erstellen, mit dem Ziel, eine möglichst weitreichende Barrierefreiheit für deren Nutzung zu erreichen. Die im Wettbewerb am Verkehrsmarkt operierenden Eisenbahnunternehmen haben die Bedingungen für die Herstellung der Barrierefreiheit im Einzelnen in eigener unternehmerischer Verantwortung zu regeln und darüber zu entscheiden, welche Art Maßnahmen zur Herstellung der Barrierefreiheit ergriffen und zu welchen Zeitpunkten Investitionen von ihnen aufzubringen sind. Somit können die Aufwendungen für die betreffenden Verbesserungen mit den wirtschaftlichen Belangen der im Wettbewerb am Verkehrsmarkt operierenden Eisenbahnen in Einklang gebracht und nach Prioritäten geordnet werden („Bedarfsschwerpunkte“), damit jeweils möglichst viele Bahnreisende von den Verbesserungsmaßnahmen profitieren können.

Die Deutsche Bahn Aktiengesellschaft (DB AG) hat in enger Zusammenarbeit mit den Verbänden der Behindertenselbsthilfe ein Programm zur Herstellung von Barrierefreiheit aufgestellt, das die Belange der Barrierefreiheit mit den Möglichkeiten am Markt operierender Eisenbahnunternehmen in Einklang bringt. Der gesamte Prozess sowie die stattgefundenen Abstimmungsgespräche wurden durch den Beauftragten der Bundesregierung für die Belange behinderter Menschen intensiv begleitet. Das Programm wurde am 24. Juni 2005 vorgestellt.

Sofern eine Maßnahme zur Herstellung der Barrierefreiheit in einem Programm festgeschrieben ist, muss das betreffende Eisenbahnunternehmen diese verpflichtend umsetzen. Die Verpflichtung wird von der zuständigen Eisenbahnaufsichtsbehörde überwacht.

Der Bund schließt mit der DB Station&Service AG Sammelfinanzierungsvereinbarungen über Investitionen in die Verkehrsanlagen der Personenbahnhöfe ab. Die DB Station&Service AG ist auf dieser Basis ermächtigt, Bundesmittel auch zur Finanzierung von Investitionen zur Herstellung der Barrierefreiheit einzusetzen.

Auch das UN-Übereinkommen berücksichtigt, dass ein gewisser Zeitraum und erhebliche finanzielle Ressourcen notwendig sind, um die hierin enthaltenen wirtschaftlichen, kulturellen und sozialen Rechte umfassend zu verwirklichen. Die Vertragsstaaten sind daher gehalten, diese Rechte schrittweise und unter Ausschöpfung ihrer verfügbaren Mittel zu verwirklichen. Dies gilt besonders für die Herstellung umfassender Barrierefreiheit, die nur schrittweise und unter Berücksichtigung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit erreicht werden kann.

Im Übrigen wird auf die Antworten der Bundesregierung auf die schriftlichen Frage 36/September des Abgeordneten Dr. Ilja Seifert und auf die Kleine Anfrage der Fraktion DIE LINKE. „Schritte zur Umsetzung der UN-Behindertenrechtskonvention II“ (Bundestagsdrucksache 16/14008) verwiesen.

Die folgenden Antworten zu den Fragen 1 bis 5 beruhen auf Auskünften der DB Station&Service AG. Nähere Informationen zu den Bahnhofskategorien sind unter [www.deutschebahn.com](http://www.deutschebahn.com) abrufbar.

1. Wie viele Personenbahnhöfe sind in Thüringen derzeit (Stand 1. Januar 2009) barrierefrei, wie viele nicht (bitte aufgeschlüsselt nach Kategorien)?

Kategorie 3: 3 Bahnhöfe  
Kategorie 4: 5 Bahnhöfe  
Kategorie 5: 31 Bahnhöfe  
Kategorie 6: 228 Bahnhöfe

2. Wie viele Personenbahnhöfe wurden in Thüringen in den Jahren 2005 bis 2008 barrierefrei umgestaltet (bitte aufgeschlüsselt nach Kategorien)?

Kategorie 2: 1 Bahnhof  
Kategorie 3: 1 Bahnhof  
Kategorie 4: 1 Bahnhof  
Kategorie 5: 3 Bahnhöfe  
Kategorie 6: 2 Bahnhöfe

3. Welche Personenbahnhöfe werden in Thüringen nach derzeitiger Planung mit Hilfe der Konjunkturprogramme bis Ende 2011 barrierefrei sein (bitte aufgeschlüsselt nach Kategorien)?

Kategorie 5: Altenburg

4. Welche Personenbahnhöfe werden über das im Rahmen des Konjunkturprogramms des Bundes aufgelegte Bahnhofsprogramm hinaus in den Jahren 2009 bis 2011 mit bzw. ohne Förderung des Bundes barrierefrei umgestaltet (bitte aufgeschlüsselt nach Kategorien)?

Kategorie 3: Jena West  
Kategorie 5: Apolda

5. Welche Personenbahnhöfe im Land Thüringen werden nach derzeitiger Planung auch nach dem Jahr 2011 noch nicht barrierefrei sein?

Göschwitz (Saale), Neudietendorf, Apolda, Kahla (Thüringen.), Meiningen

6. Was plant der Bund an Initiativen bzw. Maßnahmen, damit auch diese Bahnhöfe in absehbarer Zeit barrierefrei sind?

Die Umsetzung der gesetzlichen Vorgaben ist Aufgabe der Eisenbahnunternehmen.

Im Übrigen wird auf die Vorbemerkung verwiesen.

**elektronische Vorab-Fassung\***

## Antwort

### der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Ilja Seifert, Dorothee Menzner, Karin Binder, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.  
– Drucksache 16/14046 –

### Barrierefreie Bahnhöfe in Rheinland-Pfalz

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Die Barrierefreiheit von Personenbahnhöfen war bereits mehrfach Gegenstand parlamentarischer Anfragen. Für die Fraktion DIE LINKE. unbefriedigend waren die Antworten der Bundesregierung auf die schriftlichen Fragen des Abgeordneten Dr. Ilja Seifert (Fragen 100 bis 103, Bundestagsdrucksache 16/12923, Seite 60 bis 63). Danach bildet die Verbesserung des barrierefreien Zugangs zu den Bahnhöfen einen Schwerpunkt bei der Modernisierung der ca. 2 000 Bahnhöfe im Rahmen der Konjunkturprogramme I und II der Bundesregierung. Trotzdem wird durch das Maßnahmenpaket in den nächsten zwei Jahren nur bei 41 weiteren Stationen vollständige Barrierefreiheit vom Bahnhofsvorplatz bis auf die Bahnsteige durch neue Aufzüge und Rampen erreicht. Dies ist mit Blick auf die geltende UN-Behindertenrechtskonvention und angesichts der großen Zahl von Bahnhöfen, die noch nicht barrierefrei sind, nicht akzeptabel.

Beispiel Sachsen: Hier werden – so die Bundesregierung in ihrer Antwort auf die Frage des Abgeordneten Dr. Ilja Seifert – 403 Verkehrsstationen betrieben, davon sind 211, also 52 Prozent, barrierefrei. Würde das mittels Konjunkturprogrammen „erhöhte“ Tempo beibehalten, wäre in Sachsen der letzte noch nicht barrierefreie Personenbahnhof in ca. 70 Jahren mit der Umgestaltung an der Reihe.

#### Vorbemerkung der Bundesregierung

Der Bund hat mit dem Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen und zur Änderung anderer Gesetze einen entscheidenden Schritt getan, um Barrieren für behinderte und alte Menschen sowie Kinder und sonstige Personen mit Nutzungsschwierigkeiten soweit möglich abzubauen.

Die Zielbestimmung zur Barrierefreiheit im Eisenbahnbereich ist durch Artikel 52 des Gesetzes zur Gleichstellung behinderter Menschen und zur Änderung anderer Gesetze konkretisiert worden. Der dementsprechend geänderte § 2 Absatz 3 Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) verpflichtet die

**\* Wird nach Vorliegen der lektorierten Druckfassung durch diese ersetzt.**

*Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 25. September 2009 übermittelt.*

*Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.*

Eisenbahnen, Programme für die Gestaltung von Bahnanlagen und Fahrzeugen zu erstellen, mit dem Ziel, eine möglichst weitreichende Barrierefreiheit für deren Nutzung zu erreichen. Die im Wettbewerb am Verkehrsmarkt operierenden Eisenbahnunternehmen haben die Bedingungen für die Herstellung der Barrierefreiheit im Einzelnen in eigener unternehmerischer Verantwortung zu regeln und darüber zu entscheiden, welche Art Maßnahmen zur Herstellung der Barrierefreiheit ergriffen und zu welchen Zeitpunkten Investitionen von ihnen aufzubringen sind. Somit können die Aufwendungen für die betreffenden Verbesserungen mit den wirtschaftlichen Belangen der im Wettbewerb am Verkehrsmarkt operierenden Eisenbahnen in Einklang gebracht und nach Prioritäten geordnet werden („Bedarfsschwerpunkte“), damit jeweils möglichst viele Bahnreisende von den Verbesserungsmaßnahmen profitieren können.

Die Deutsche Bahn Aktiengesellschaft (DB AG) hat in enger Zusammenarbeit mit den Verbänden der Behindertenselbsthilfe ein Programm zur Herstellung von Barrierefreiheit aufgestellt, das die Belange der Barrierefreiheit mit den Möglichkeiten am Markt operierender Eisenbahnunternehmen in Einklang bringt. Der gesamte Prozess sowie die stattgefundenen Abstimmungsgespräche wurden durch den Beauftragten der Bundesregierung für die Belange behinderter Menschen intensiv begleitet. Das Programm wurde am 24. Juni 2005 vorgestellt.

Sofern eine Maßnahme zur Herstellung der Barrierefreiheit in einem Programm festgeschrieben ist, muss das betreffende Eisenbahnunternehmen diese verpflichtend umsetzen. Die Verpflichtung wird von der zuständigen Eisenbahnaufsichtsbehörde überwacht.

Der Bund schließt mit der DB Station&Service AG Sammelfinanzierungsvereinbarungen über Investitionen in die Verkehrsanlagen der Personenbahnhöfe ab. Die DB Station&Service AG ist auf dieser Basis ermächtigt, Bundesmittel auch zur Finanzierung von Investitionen zur Herstellung der Barrierefreiheit einzusetzen.

Auch das UN-Übereinkommen berücksichtigt, dass ein gewisser Zeitraum und erhebliche finanzielle Ressourcen notwendig sind, um die hierin enthaltenen wirtschaftlichen, kulturellen und sozialen Rechte umfassend zu verwirklichen. Die Vertragsstaaten sind daher gehalten, diese Rechte schrittweise und unter Ausschöpfung ihrer verfügbaren Mittel zu verwirklichen. Dies gilt besonders für die Herstellung umfassender Barrierefreiheit, die nur schrittweise und unter Berücksichtigung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit erreicht werden kann.

Im Übrigen wird auf die Antworten der Bundesregierung auf die schriftlichen Frage 36/September des Abgeordneten Dr. Ilja Seifert und auf die Kleine Anfrage der Fraktion DIE LINKE. „Schritte zur Umsetzung der UN-Behindertenrechtskonvention II“ (Bundestagsdrucksache 16/14008) verwiesen.

Die folgenden Antworten zu den Fragen 1 bis 5 beruhen auf Auskünften der DB Station&Service AG. Nähere Informationen zu den Bahnhofskategorien sind unter [www.deutschebahn.com](http://www.deutschebahn.com) abrufbar.

1. Wie viele Personenbahnhöfe sind in Rheinland-Pfalz derzeit (Stand 1. Januar 2009) barrierefrei, wie viele nicht (bitte aufgeschlüsselt nach Kategorien)?

Kategorie 1: 1 Bahnhof  
Kategorie 2: 1 Bahnhof, teilweise barrierefrei  
Kategorie 3: 15 Bahnhöfe, davon 9 vollständig, 6 teilweise barrierefrei  
Kategorie 4: 11 Bahnhöfe, davon 7 vollständig, 4 teilweise barrierefrei  
Kategorie 5: 104 Bahnhöfe, davon 58 vollständig, 36 teilweise und 10 nicht barrierefrei  
Kategorie 6: 271 Bahnhöfe, davon 185 vollständig, 50 teilweise und 36 nicht barrierefrei

2. Wie viele Personenbahnhöfe wurden in Rheinland-Pfalz in den Jahren 2005 bis 2008 barrierefrei umgestaltet (bitte aufgeschlüsselt nach Kategorien)?

Kategorie 3: 6 Bahnhöfe  
Kategorie 4: 1 Bahnhof  
Kategorie 5: 19 Bahnhöfe  
Kategorie 6: 28 Bahnhöfe

3. Welche Personenbahnhöfe werden in Rheinland-Pfalz nach derzeitiger Planung mit Hilfe der Konjunkturprogramme bis Ende 2011 barrierefrei sein (bitte aufgeschlüsselt nach Kategorien)?

Kategorie 3: Andernach  
Kategorie 5: Neuwied

4. Welche Personenbahnhöfe werden über das im Rahmen des Konjunkturprogramms des Bundes aufgelegte Bahnhofsprogramm hinaus in den Jahren 2009 bis 2011 mit bzw. ohne Förderung des Bundes barrierefrei umgestaltet (bitte aufgeschlüsselt nach Kategorien)?

Kategorie 2: Koblenz Hbf  
Kategorie 3: Cochem (Mosel), Wittlich Hbf  
Kategorie 4: Landau (Pfalz) Hbf  
Kategorie 5: Oppenheim  
Kategorie 6: Staudernheim, Sondernheim

Neue Stationen ohne Bundersförderung:

Koblenz Stadtmitte  
Wörth Nord  
Rheinzabern Süd  
Rheinzabern Mitte  
Bellheim Nord  
Rülzheim Süd  
Germersheim Süd  
Germersheim Mitte  
Hauenstein Mitte  
Neustadt Süd  
Stambach

5. Welche Personenbahnhöfe im Land Rheinland-Pfalz werden nach derzeitiger Planung auch nach dem Jahr 2011 noch nicht barrierefrei sein?

Andernach, Gensingen-Horrweiler, Nierstein,  
Bad Breisig, Gerolstein, Oberwinter,  
Bad Kreuznach, Kirn, Osthofen,  
Bad Münster am Stein, Konz, Pirmasens Nord,  
Bingen (Rhein) Stadt; Landau (Pfalz) Hbf, Saarburg (Bz Trier),  
Bobenheim, Linz (Rhein), Sinzig (Rhein),  
Boppard Hbf, Mainz Römisches Theater, Trier Süd,  
Diez, Mainz-Laubenheim, Unkel,  
Frankenthal Hbf, Monsheim, Wittlich Hbf,  
Gau Algesheim, Nassau (Lahn), Wörth (Rhein),  
Neuwied

6. Was plant der Bund an Initiativen bzw. Maßnahmen, damit auch diese Bahnhöfe in absehbarer Zeit barrierefrei sind?

Die Umsetzung der gesetzlichen Vorgaben ist Aufgabe der Eisenbahnunternehmen.

Im Übrigen wird auf die Vorbemerkung verwiesen.

elektronische Vorab-Fassung\*