

Programm der Deutschen Bahn AG



- Zwischenbilanz 2005 -

Programm der Deutschen Bahn AG - Zwischenbilanz 2005 -

1. Status Quo

Menschen mit Behinderungen stellen für die Deutsche Bahn AG eine bedeutende Kunden- und damit Zielgruppe dar, deren spezifischen Bedürfnisse bei der strategischen Ausrichtung, der Produktentwicklung und Serviceimplementierung jetzt und in Zukunft grundsätzlich berücksichtigt werden.

Mit dem Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (BGG) und zur Änderung anderer Gesetze, das am 01. Mai 2002 in Kraft getreten ist, verfolgt der Gesetzgeber das Ziel, Menschen mit Behinderungen eine gleichberechtigte Teilhabe am gesellschaftlichen Leben sowie eine selbstbestimmte Lebensführung zu ermöglichen. Für den Bereich "Verkehr" trifft § 8 Abs. 2 BGG die Regelung, dass öffentlich zugängliche Verkehrsanlagen und Beförderungsmittel im öffentlichen Personenverkehr gemäß § 2 Abs. 3 EBO in der Fassung des Art. 52 BGG zu gestalten sind. Dort wurde festgelegt, dass die Eisenbahnen verpflichtet sind, "Programme zur Gestaltung von Bahnanlagen und Fahrzeugen zu erstellen, mit dem Ziel, eine möglichst weitreichende Barrierefreiheit für deren Nutzung zu erreichen."

Als bundesweit tätiges Unternehmen wird die Deutsche Bahn AG den gesetzlichen Anforderungen durch Aufstellung einer gesamthaften Zusammenstellung aller Maßnahmen im Verkehrs- und Infrastrukturbereich der Deutschen Bahn AG in Form eines sog. Programms gerecht.

Das Programm bildet die Basis der Zukunftsarbeit zur gleichberechtigten Teilhabe behinderter Menschen am Leistungsangebot der Deutschen Bahn AG, und die Maßnahmenplanungen zeigen wichtige Meilensteine auf dem Weg zur Zukunftsvision des "Barrierefreien Reisens". Sie verstehen sich gleichzeitig als Weiterentwicklung und Wege zur Umsetzung des Selbstverständnisses der Deutschen Bahn AG und sind Gegenstand eines Veränderungsprozesses, der gemäß den gesetzlichen und von Interessenverbänden geforderten Rahmenbedingungen flexibel zu gestalten ist, um den spezifischen Bedürfnissen von behinderten Menschen in besonderem Maße Rechnung zu tragen. Dabei ist die Deutsche Bahn AG als privatwirtschaftliches Unternehmen jedoch auch gezwungen, im Rahmen der ihr zur Verfügung stehenden Möglichkeiten und Handlungsspielräume unter Berücksichtigung wirtschaftlicher Aspekte zu agieren.

Bereits Ende 2003 wurde ein 1. Programmentwurf der Deutschen Bahn AG in den Deutschen Behindertenrat eingebracht und alle Verbände hatten die Möglichkeit Stellung zu beziehen. Auf der Basis dieser Stellungnahmen fanden in 2004 zwei Arbeitsgespräche mit einer vom Deutschen Behindertenrat benannten Verhandlungskommission (Vertreter unterschiedlicher Behindertenverbände) statt und der Programmentwurf wurde fortgeschrieben. Das Anhörungsverfahren mit den anerkannten Behindertenverbänden fand am 20.12.2004 statt. Die Behindertenvertreter bedankten sich für die bisherigen konstruktiven Gespräche sowie den intensiven Gedankenaustausch mit der Deutschen Bahn AG, und erwähnten in diesem Zusammenhang auch, dass in diesem Prozess mehr erreicht wurde, als gesetzlich vorgeschrieben ist.

Die Vertreter der anerkannten Behindertenverbände wurden nicht nur angehört, sondern es wurde partnerschaftlich verhandelt.

Der gesamte Prozess sowie die stattgefundenen Abstimmungsgespräche wurden durch den Beauftragten der Bundesregierung für die Belange behinderter Menschen, Herrn Karl Hermann Haack, intensiv begleitet.

Die noch bestehenden Dissenspunkte aus dem Anhörungsverfahren wurden von Herrn Haack in einem Schreiben vom Februar 2005 an Herrn Dr. Hartmut Mehdorn, Vorstandsvorsitzender der Deutschen Bahn AG, gegeben. Sie waren Thema eines Spitzengesprächs am 10. Mai 2005 zwischen Herrn Haack und Herrn Dr. Mehdorn. Sie werden auch in 2006 Gegenstand der Gespräche mit der begleitenden Arbeitsgruppe sein.

Am 24. Juni 2005 wurde das Programm der Deutschen Bahn AG im Bundeskanzleramt in Berlin durch Bundeskanzler Gerhard Schröder und Hartmut Mehdorn, Vorstandsvorsitzender der Deutschen Bahn AG, vorgestellt.

Ziel der Deutschen Bahn AG ist es, weitere Elemente zur Optimierung der Reisekette speziell für die Zielgruppe der behinderten Menschen zu verwirklichen, um ein möglichst barrierefreies Reisen anbieten zu können. Alle Konzerngesellschaften der Deutschen Bahn AG, insbesondere die Unternehmensbereiche Personenverkehr (Fern-, Nah- und Stadtverkehr) und Personenbahnhöfe werden dazu jetzt und in Zukunft im Rahmen der verfügbaren finanziellen Mittel ihren Beitrag leisten.

Die Deutsche Bahn AG wird auch weiterhin den intensiven Dialog mit der Bundesarbeitsgemeinschaft für Rehabilitation (BAR) und den Behindertendachverbänden führen, um aktuell auftretende Forderungen und Anregungen zu diskutieren.

Im Rahmen der sukzessiven Umsetzungsplanung der im Programm aufgeführten Maßnahmen wird eine Arbeitsgruppe, bestehend aus den Fachabteilungen der Unternehmensbereiche DB Fernverkehr AG, DB Regio AG, DB Stadtverkehr GmbH, DB AutoZug GmbH und DB Station&Service AG sowie vom Deutschen Behindertenrat entsandter VertreterInnen, gebildet, die ca. 2-3 mal pro Jahr Detailfragen der anstehenden Umsetzungsmaßnahmen abstimmt. Ein wichtiges Thema wird dabei die Prioritätensetzung sein, die den weiteren Umsetzungsplanungen zu Grunde zu legen ist.

Wie uns der Deutsche Behindertenrat in seinem Schreiben vom 15.11.2005 informierte, wurden nachstehend genannte Personen als Mitglieder für die begleitende Arbeitsgruppe zum Programm der Deutschen Bahn AG benannt:

- Klaus Dickneite
Bundesverband der Körper- und Mehrfachbehinderten e.V.
Ostergrube 2
30559 Hannover
- Horst Frehe
Landessozialgericht Niedersachsen-Bremen
Zweigstelle Bremen
Am Wall 201
28195 Bremen

- Knut Junge
Eichendorfstrasse 3
83024 Rosenheim
- Manfred Mörs
Sozialverband VdK
Wurzerstrasse 4a
53175 Bonn
- Ralph Raule
Deutscher Gehörlosen-Bund e.V.
Bernadottestraße 126
22605 Hamburg
- Dipl.-Ing. Carsten Ruhe
(betreut als Berater für Akustik und Thermische Bauphysik das Referat "Barriere
freies Planen und Bauen" im Deutschen Schwerhörigen Bund e.V.)
Bickbargen 151
25469 Halstenbek
- Annette Schlatholt
Landesarbeitsgemeinschaft Selbsthilfe NRW
Neubrückenstr. 12-14
48143 Münster
- Wolfgang Schmidt-Block
Deutscher Blinden- und Sehbehindertenverband e.V.
Ortwinstr. 27
13465 Berlin
- Dr. Volker Sieger
Institut für barrierefreie Gestaltung und Mobilität GmbH
Boppstr. 46
55118 Mainz
- Heike Witsch
Bundesverband Selbsthilfe Körperbehinderter e.V.
Altkrautheimer Strasse 20
74238 Krautheim

In Abstimmung mit dem Deutschen Behindertenrat wurde Herrn Karl-Hermann Haack der Vorsitz der Arbeitsgruppe übertragen.

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

Im Jahre 2009 wird eine grundsätzliche Überarbeitung des Programms erfolgen, so dass zum 01.01.2010 ein neues Programm auf Grundlage der Erfahrungen mit diesem ersten Programm vorgelegt werden kann.

2. Zwischenbericht 2005

In Bezug auf die Umsetzung der im Programm der Deutschen Bahn AG genannten Maßnahmen kann für 2005 nachstehende Zwischenbilanz gezogen werden:

2.1 Unternehmensbereich Personenverkehr – Fernverkehr

Grundsätzlich ist für alle künftig zu entwickelnden Zugsysteme, d. h. für alle nach dem 01.07.2004 von DB Fernverkehr AG auf Basis einer Neuentwicklung zu beschaffenden neuen Fahrzeugtypen der DB Fernverkehr AG (u. a. Nachfolgefahrzeuge IC-Verkehr/neue Fahrzeugtypen des lokbespannten Fernverkehrs sowie Nachfolgefahrzeuge ICE/neue Zugfamilie des Hochgeschwindigkeitsverkehrs) die fahrzeuggebundene Einstiegshilfe im Anforderungsprofil enthalten und wird damit zu einem festen Bestandteil der zu beschaffenden Zugsysteme.

- **In 2005 erfolgte Maßnahmen zum Redesign ICE 1**

Da es sich beim derzeit durchgeführten Redesign der 59 ICE-1-Triebzüge nicht um eine umfassende Modernisierungsmaßnahme handelt, werden keine grundsätzlichen Änderungen mit Eingriffen in die Fahrzeugstruktur oder Auswirkungen auf die Statik vorgenommen.

Im Vordergrund steht der Austausch von Bodenbelägen, Sitzen, Tischen, Verkleidungen und Kommunikationseinrichtungen, so dass diese kundenrelevanten Einrichtungen an den Standard der neuen ICE-Generationen angepasst bzw. darüber hinaus verbessert werden. Die Nachrüstung von Hebeliften für RollstuhlfahrerInnen kann dabei nicht berücksichtigt werden, weil hierdurch erheblich größere technische Veränderungen an den Fahrzeugen vorgenommen werden müssten, die über die jetzt beschlossenen Redesignmaßnahmen weit hinaus gehen würden.

Im Rahmen des Redesigns werden auch Maßnahmen zur Verbesserung der Barrierefreiheit umgesetzt, wie z.B. die taktile Darstellung der Wagennummern im Innern der Züge oder der Bedienelemente und der wichtigsten optischen Hinweise in den Toiletten. Mit der zusätzlichen Installation eines Desinfektionsspenders in den rollstuhlfreundlichen Toiletten ist die DB Fernverkehr AG einem Wunsch der Behindertenverbände nachgekommen. Darüber hinaus wird eine größere und kontrastreichere Kennzeichnung der elektronischen Sitzplatzreservierungen (im Vergleich zu ICE 3 und ICE T) realisiert. Da diese an den Holmen der Gepäckablagen (Großraum) bzw. direkt hinter der Trennscheibe zum Seitengang (Abteile) angebracht sind, wird zudem der Leseabstand verringert. Daneben wirkt sich ebenfalls die Erkennbarkeit der Informationsdisplays in den Einstiegräumen durch kontrastreichere Gestaltung positiv aus. Außerdem ergeben sich verbesserte Beleuchtungsverhältnisse aufgrund der Umstellung auf Kaltlicht.

Auch sind nach dem Redesign künftig bis zu drei reservierbare Rollstuhlplätze vorgesehen, die sich im 1. Klasse-Bereich befinden und direkten Anschluss zum Bordrestaurant bieten. RollstuhlfahrerInnen und ggf. ihre BegleiterInnen benötigen hier selbstverständlich nur einen Fahrschein der 2. Klasse. Die Anordnung in der 1. Wagenklasse erlaubt insgesamt eine deutlich erhöhte Bewegungsmöglichkeit und die Unterbringung weiterer Reisenden mit Faltrollstuhl. Der höhere Komfortstandard,

die geringere Reisendenfluktuation und die durchschnittlich niedrigere Fahrgastzahl in der 1. Wagenklasse erhöhen die Aufenthaltsqualität für RollstuhlfahrerInnen. Außerdem wird am Sitz- bzw. Stellplatz für Rollstuhlfahrer ein neuer Hubtisch mit integrierter Servicertaste und Steckdose eingebaut, so dass die Aufenthaltsqualität während der Reise deutlich verbessert wird.

Aufgrund der Nutzung neuer optimierter Sitze im gesamten Zug, deren Armlehnen hochklappbar sind, ergeben sich insbesondere für gehbehinderte Menschen und auch für RollstuhlfahrerInnen, die sich während der Reise umsetzen können, optimierte Sitzgelegenheiten. Neue Gepäckregale für größere Gepäckstücke sind im Großraum der Wagen 2. Klasse zu finden, welche die Gepäckunterbringung für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste (z. B. kleinwüchsige Personen) deutlich erleichtern.

Die Modernisierung der 118 Triebköpfe und 708 Mittelwagen wird im Werk Nürnberg durchgeführt und Ende 2008 abgeschlossen sein.

2.2 Unternehmensbereich Personenverkehr – Nahverkehr

1. Baden-Württemberg

- Mit dem **Projekt ET 420Plus** wird das Ziel verfolgt, durch Modernisierung von Fahrzeugen im S-Bahn-Verkehr mit Neufahrzeugen vergleichbare Qualitätsstandards herzustellen. So kann die DB Regio AG, unter gegebenen finanziellen Rahmenbedingungen, den Kunden deutlich mehr Fahrzeuge mit allen heute wesentlichen Merkmalen des barrierefreien Reisens anbieten. Zunächst wurden 2 Prototyp-Züge modernisiert. Eine Entscheidung über den weiteren Umbau steht noch aus. Die Modernisierungsmaßnahmen umfassen u. a.:
 - Einbau einer Klimaanlage
 - Ersatz der Türgriffe durch Taster zur Türbetätigung
 - Ruftaster außen und innen an beiden Zugenden
 - Ausstattung mit mobilen Rampen zur Durchführung der Ein-/Ausstiegshilfe für RollstuhlfahrerInnen an beiden Zugenden
 - Einbau von Fenstern an den Wagenenden zur besseren „Übersichtlichkeit“ durch das ganze Fahrzeug
 - Fahrgastinformationssystem (FIS) mit neuen Leuchtschriftfrontanzeigen sowie Anzeigen im Innern
 - Neue Inneneinrichtung dem Design der ET 423 – 426 entsprechend
 - Videoüberwachung der Fahrgasträume und neu gestaltete Innenbeleuchtung
 - Neu angeordneter Mehrzweckbereich
 - Türtaster mit Symbol „Kinderwagen“, der eine längere Offenhaltezeit der Tür bewirkt
 - (Not-) Sprechstellen zum Triebfahrzeugführer
 - Beleuchtete elektronische Zugzielanzeigen außen (sowohl Stirnseite über Führerstand als auch Seitenwand)
- Das **Verkehrsunternehmen Rhein-Neckar** hat seine barrierefreien Angebote im Bereich Fahrzeuge, wie im folgenden dargestellt, erweitert:

- Auf den Relationen Karlsruhe – Biblis, Mannheim – Mainz und Mannheim – Heilbronn verkehren Elektrotriebzüge der Baureihe ET 425 (mit fahrzeuggebundener Einstiegshilfe) und Doppelstock-Fahrzeuge (mit behindertengerechten Steuerwagen; noch bis 19. März 2006) sowie weitere Fahrzeugtypen.

- **Verbesserungen für mobilitätseingeschränkte Personen beim Einsatz von ET 425-Fahrzeugen:**
 - Einstieg ET 425.2
 - Automatisierte Türen
 - Überfahrhilfen für Rollstuhlfahrer jeweils an den Türen hinter dem Triebfahrzeugkopf
 - Ruftaste zur Anforderung des Triebfahrzeugfahrers zur Auslegung der Überfahrhilfe innen und außen (Höhe: 85 cm)

 - Inneneinrichtung ET 425.2
 - Zwei Mehrzweckräume mit ausreichend Rollstuhlstellfläche
 - Ausgewiesene Behindertensitzplätze an jeder Tür
 - Behindertengerechtes WC in jedem Zug
 - Notrufsäule an jeder Tür
 - Durchgehende Fußbodenhöhe
 - Optische und akustische Fahrgastinformation:
 - Anzeige der nächsten Haltestelle
 - Durchsagen der nächsten Haltestelle und Ausstiegsseite

- **Hinweis zu den IRE-/RE- Zügen zwischen Konstanz und Karlsruhe**

Die automatische Überfahrrampe befindet sich in Fahrtrichtung Konstanz am Schluss des Zuges, in Fahrtrichtung Karlsruhe an der Spitze des Zuges.

- Kundeninformation und Service -

- Als Servicetelefon steht neben der Mobilitätsservice-Zentrale auch das S-Bahn Kundentelefon unter: 0621- 830 1200 zur Verfügung
Informationen auch unter: www.s-bahn-rheinneckar.de

Der Fahrgastbeirat der S-Bahn Rhein-Neckar ist seit Sommer 2003 aktiv.

Des weiteren wurden in der Region Baden-Württemberg folgende Maßnahmen durchgeführt bzw. Prozesse installiert:

Verkehrsbetrieb Südbaden:

- Schulung der Mitarbeiter der DB Station&Service AG (Basel, Offenburg, Freiburg) zur Bedienung der Rampe bei den Doppelstock-Steuerwagen.

- Eingespielter Prozess mit der Mobilitätsservice-Zentrale bezüglich der Bereitstellung von DB Regio-Personal (Prüfer, Kundenbetreuer im Nahverkehr) zur Unterstützung von Ein- und Ausstiegen für Menschen mit eingeschränkter Mobilität.
- Besetzung von ausgewählten TAV-Zügen mit Personal, so dass ein täglicher Stammkunde (Rollstuhlfahrer) für den Weg in die Schule nach Freiburg die Bahn benutzen kann.
- Zum Dezember 2006 kommen zwischen Karlsruhe - Offenburg und Konstanz nur noch neue Doppelstockwagen (alle mit Tiefeinstieg) zum Einsatz. Im Doppelstocksteuerwagen der Bauart DBfz 766.3 wird ein ungehinderter Ein- und Ausstieg für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste auch bei Bahnsteigkanten von 380 und 760 mm über So durch den Einsatz einer Überfahrrampe sichergestellt. Der Einstieg wird am Steuerwagen durch Piktogramme deutlich gekennzeichnet. In diesem Steuerwagen befindet sich auch die behindertengerechte Toilette mit geschlossenem Toilettensystem. Das in jedem Zug anwesende Bordpersonal (KiN) ist in die Bedienung sämtlicher Einrichtungen eingewiesen und wird regelmäßig im Umgang mit Rollstuhlfahrern bzw. mobilitätseingeschränkten Fahrgästen geschult. Darüberhinaus sind in jedem Wagen der Schwarzwaldbahn neue TFT-Flachbildschirme angebracht, welche die erforderlichen Angaben zum Fahrtverlauf (Reisendeninformation/FIS) anzeigen werden. Gemeinsam mit DB Station&Service werden wir versuchen an jedem Systemhalt der Schwarzwaldbahn bereits im Abfahrtsplan den Standort des Steuerwagen im Zugverband zu kennzeichnen. Auf der homepage db-schwarzwaldbahn.de besteht bereits ein link zur "Bahn-Seite" www.bahn.de/handicap.

Verkehrsbetrieb Württemberg:

- Schulung der Mitarbeiter der DB Station&Service AG (Stuttgart) zur Bedienung von Hubliften/-bühnen an DB Regio-Fahrzeugen wie ET 425 und Doppelstock.

Verkehrsbetrieb S-Bahn Plochingen:

- Mitwirkung an einer "Machbarkeitsstudie zur Barrierefreien Mobilität im S-Bahn-Netz Stuttgart", initiiert durch den Verband Region Stuttgart vom Juni 2001. Ein Thema dabei war eine partielle Erhöhung aller Bahnsteige mit 76 cm Bahnsteighöhe.

DBZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH:

- Für die Inbetriebnahme der „Kulturbahn“ im Jahr 2005 wurden 11 neue Fahrzeuge der Baureihe VT 650 beschafft. Jedes dieser Fahrzeuge verfügt über einen Hublift im Einstiegsbereich. Die Triebfahrzeugführer und die Kundenbetreuer im Nahverkehr der „Kulturbahn“ wurden wiederholt in der Bedienung der Hublifte geschult.

- Die auf der Südbahn eingesetzten Doppelstockwagen verfügen über Rampen; eine entsprechende Schulung des Personals in der Bedienung der Rampen ist entsprechend erfolgt.

2. Bayern

Mit dem Fahrplanwechsel 12/2005 wurden 8 neue Doppelstock-Züge mit Steuerwagen und Ausstattung mit behindertenfreundlichem WC und fahrzeuggebundener Einstiegshilfe in Betrieb genommen. Somit werden jetzt alle RegionalExpress-Züge im sog. Ringverkehr in Bayern (München – Augsburg – Nürnberg – Regensburg – München) mit diesem Qualitätsstandard verkehren.

Zudem werden die neuen Züge auf den RE-Linien Nürnberg - Bamberg - Sonneberg und Nürnberg - Bamberg - Schweinfurt zum Einsatz kommen.

Im Bereich des Regionetzes SüdostBayernBahn (SOB) wurden in den Jahren 2004 und 2005 folgende Maßnahmen zur Verbesserung der Barrierefreiheit ergriffen:

- barrierefreie Neubaubahnsteige in Julbach, Bibelöd und Ruhpolding
- behindertengerechte Infosäulen in Julbach und Bibelöd
- barrierefreie Zugänge zu den Bahnsteigen in Fridolfing, Tittmoning und Heiligenstatt
- Hublift in Burghausen
- behindertengerechte Toilette Altötting
- Anpassung der Bahnsteige in Steinhöring, Forsting, Waging, Laufen, Kirchweidach

S-Bahn München

- Seit 12.12.2005 sind 238 Fahrzeuge der modernen Baureihe ET 423 im Einsatz. Damit ist die Flottenerneuerung zu 100% erfolgt und abgeschlossen. Die Baureihe ET 423 verfügt u.a. über Wechselsprecheinrichtungen in allen Einstiegsräumen, Mehrzweckabteile für Rollstuhlfahrer, 2 Rampen je Zug als Einstiegshilfen, 2 Leuchtdrucktaster je Mehrzweckraum zum Anfordern der Ausstiegshilfe, 4 Sitzplätze für mobilitätseingeschränkte Reisende je Einstiegsraum (d.h. umgerechnet je Fahrzeug also 48 Sitzplätze oder rund 25% aller Sitzplätze).
- Zahlreiche Bahnhöfe im S-Bahnbereich wurden barrierefrei erschlossen, darunter zählen z.B. alle Bahnhöfe der S 2 nach Petershausen, der S 5 bis Deisenhofen, ferner Gronsdorf, Aying, Peiß, Großhelfendorf, Neubiberg, Höhenkirchen. Auf der Stammstrecke erhielt der Bahnhof Rosenheimer Platz einen Aufzug und im Hauptbahnhof befindet sich der Aufzug im Bau.
- Auf inzwischen 78 Stationen wurde das moderne Reisendeninformationssystem DEFAS installiert. Dort erfolgt die Fahrgastinformation über optische Anzeigemedien in LCD- oder TFT-Technik. Alle 147 Stationen sind aus einem Ansagerzentrum beschallbar, so dass die Reisendeninformation auf allen Bahnhöfen gewährleistet ist.

3. Niedersachsen-Bremen

Mit Fahrplanwechsel im Dezember 2005 wurden umfangreiche Änderungen im Fahrzeugeinsatz vorgenommen, so dass deutlich mehr Linien über behindertengerechte Fahrzeuge verfügen.

Es kommen vermehrt Doppelstocksteuerwagen zum Einsatz, die über einen Hublift, einen Rollstuhlplatz sowie eine behindertengerechte Toilette verfügen. Somit verfügen nun alle langlaufenden RE-Linien in Niedersachsen über behindertengerechte Doppelstock-Steuerwagen:

- RE Braunschweig – Hannover – Rheine (neu: jeder Zug mit Steuerwagen)
- RE Braunschweig – Hannover – Bielefeld (neu: jeder Zug mit Steuerwagen)
- RE Hannover – Bremen – Norddeich (neu: Steuerwagen mit größerem Mehrzweckbereich)
- RE Münster – Rheine – Emden (neu: Linie mit Doppelstockwagen)

Beim RE Münster – Rheine – Emden werden zusätzlich die Doppelstock-Mittelwagen der Baujahre 1994/97 im Laufe des Jahres 2006 mit einem Fahrgastinformationssystem ausgestattet, so dass dann im Fahrgastinnenraum optisch und akustisch die nächste Haltestelle angezeigt und angesagt wird.

Im Harz-Weser-Bereich sind seit Dezember 2005 neue Triebwagen der BR 648 im Einsatz. Diese Fahrzeuge verfügen über einen Einstieg in Höhe von 55 cm, eine manuelle Überfahrbrücke, eine behindertenfreundliche Toilette, einen Rollstuhlstellplatz sowie ein Fahrgastinformationssystem mit optischen und akustischen Anzeigen und Ansagen.

Das Harz-Weser-Netz umfasst die Linien:

- RB Braunschweig – Seesen – Herzberg
- RB Göttingen – Herzberg – Nordhausen
- RB Göttingen – Ottbergen
- RB Northeim – Ottbergen
- RB Bad Harzburg – Kreiensen
- RB Holzminden – Kreiensen.

Diese Linien werden ausschließlich mit der BR 648 bedient. Zusätzlich wurden im Harz-Weser-Netz neue Stationen (Lengler, Bad Lauterberg im Harz – Barbis, Osterode – Mitte, Osterode – Leege) errichtet und mit einem Bahnsteig in Höhe von 55 cm über Schienenoberkante ausgestattet, so dass ein barrierefreier Zugang in die Fahrzeuge möglich ist.

Auf der Linie RE Bremen – Nordenham verkehrt seit Dezember 2004 ein Fahrzeug der BR 425.2, das über einen Hublift verfügt. Durch Anpassung der Bahnsteiglänge in Brake (Unterweser) können seit Mitte Januar 2006 alle Züge in Richtung Bremen und Nordenham den Hausbahnsteig Gleis 1 anfahren, so dass ein barrierefreier Zugang zum Bahnsteig und in das Fahrzeug möglich ist.

Auf der Linie Hannover – Hameln – Paderborn wurden in die Fahrzeuge der BR 425 ein innenliegender Klapptrittstufen an allen Türen eingebaut, so dass seit November 2005 bei Bahnsteigen mit einer Höhe von 76 cm ein niveaugleicher Einstieg möglich ist (alle Bahnsteige zwischen Hameln und Hannover-Flughafen). Der Spalt zwischen Bahnsteigkante und Fahrzeug konnte durch den innenliegenden Klapptritt an Bahnsteigen mit einer Höhe von 76 cm deutlich verringert werden (von 45 cm auf 28 cm); das Fahrzeug verfügt zusätzlich an den Fahrzeugenden über einen Hublift. Außerdem wurde der Abschnitt Hameln - Paderborn in das S-Bahn-System Hannover integriert und die Produktbezeichnung von RB (RB 83 Hameln – Paderborn) auf S-Bahn (S5 Hannover-Flughafen – Paderborn) umgestellt. Dies vereinfacht die Fahrplaninformation, da die Zugnummer und Produktbezeichnung sich während des Laufwegs nicht mehr ändert. Zugleich wird der Abschnitt Hameln – Paderborn tariflich für Schwerbehinderte mit entsprechendem Ausweis und Wertmarke den S-Bahn-Systemen gleich gestellt.

Im S-Bahn-System Hannover (Fahrzeuge der BR 424/425.2) wird seit Mitte Dezember 2005 die Ausstiegsseite sowohl automatisch angezeigt wie auch automatisch angesagt. Die Ansage und Anzeige der Ausstiegsseite soll zukünftig auch auf weiteren Linien mit entsprechenden technischen Voraussetzungen des Fahrgastinformationssystems vorgenommen werden. Ein entsprechendes Konzept wird derzeit erstellt.

Es sind alle Züge in den Fahrplanmedien (Kursbuch, Hafas), die über entsprechende Einstiegshilfen verfügen (Piktogramm „EH“ und Angabe Service-Rufnummer), aufgenommen.

4. Nordost

• Fahrzeuge

- Auf den RE-Linien 1, 2, 4 und 5 (Ast nach Rostock) werden moderne Doppelstockwagen eingesetzt. Die Größe und Funktionalität des WC-Bereiches wurden im Vergleich zu den Fahrzeugen der 1. Auslieferung verbessert und jeweils die obere und untere Stufe im Treppenbereich sind gelb markiert. Die Rampen wurden rutschfester gestaltet. Auch die Triebwagen der BR 646 verfügen über eine entsprechende Rampe. Sie verkehren u. a. auf dem Prignitz-Express. Auf der Strecke von Berlin - Neuruppin - Wittstock/Dosse haben die Bahnsteige eine Höhe von 760 mm. Die Fahrzeuge der BR 646 ermöglichen durch ihre Fußbodenhöhe hier einen niveaugleichen Einstieg. Weiterhin verkehren auch moderne Fahrzeuge der BR 642 im Norden der Region Nordost, in Mecklenburg-Vorpommern auf den Linien RE 8, RB 12 und die S-Bahn S3.
- Für das 1.Quartal 2006 ist die Beschaffung von 40 Überfahrrampen der Firma Heß geplant. Diese neuen Rampen sind mit 350 kg belastbar und sind für den Einsatz in den VT 646 (30 Stück) sowie für die VT 642 (10 Stück) vorgesehen.

5. Nordrhein-Westfalen

Im Laufe des Jahres 2005 sind 10 zusätzliche Doppelstockzüge mit allen Merkmalen für die barrierefreie Nutzung durch RollstuhlfahrerInnen im Steuerwagen (fahrzeug-

gebundene Einstiegshilfe, geräumige Toilette, Ruftaster außen und innen, modernes Fahrgastinformationssystem außen und innen etc.) in Betrieb genommen worden.

6. Südost

Die DB Regio AG hat im Freistaat Sachsen alle eingesetzten Niederflur-Fahrzeuge für rollstuhlnutzende Fahrgäste mit Rampen bzw. Überfahrbrücken ausgestattet. Von 157 im Freistaat Sachsen eingesetzten Fahrzeugen sind damit nunmehr 120 Fahrzeuge mit dieser Einstiegshilfe ausgestattet. Die neu angeschafften Doppelstockwagen im Einsatz der S10 Halle-Leipzig und der S 2 in Dresden, dem „Flughafenexpress“, verfügen über automatische, die übrigen Doppelstockwagen und die Triebwagen der Baureihe VT 642 über manuell anlegbare Rampen bzw. Überfahrbrücken. Die neu angeschafften Doppelstockwagen verfügen über weitere Merkmale für eine barrierefreie Nutzung wie Ruftaste, außen und innen, sowie ein behindertengerechtes WC. Die S 10 auf der Relation Halle – Leipzig ist ferner in beide Richtungen an den Halten vollständig barrierefrei hergerichtet worden.

7. Südwest

Die Region Südwest verfügt über 32 VT 643 (Talent), die im Rahmen eines Pilotprojektes zur Verbesserung der Nutzungsbedingungen für blinde und sehbehinderte Menschen im Jahr 2005 mit taktilen Markierungen in den Toiletten ausgerüstet wurden. Die Fahrzeuge verkehren auf den Linien RB 30 (Bonn – Ahrbrück über Remagen), RB 64 und 65 (Bingen – Pirmasens über Kaiserslautern) und teilweise auch auf den Linien RB 33 (Mainz – Türkismühle über Bad Kreuznach) und RB 68 (Saarbrücken – Pirmasens).

Die Beschriftung ist sowohl in Blindenschrift (Braille-Schrift) erfolgt, wie auch in der von der Fa. I.L.I.S entwickelten Pyramidenschrift. Die verwendeten Schilder sind aus Kunststoff gefertigt und direkt auf die Wand geklebt. Zusätzlich sind die Schilder durch die Verwendung deutlicher Farb- und Hell-Dunkel-Kontraste auch für normalsehende und schwach sehbehinderte Menschen gut erkennbar.

Im Rahmen des Projektes wird bis Mitte 2006 die Praxistauglichkeit und Vandalismusresistenz dieser Lösung beobachtet. Die Erfahrungen werden in die Weiterentwicklung des Konzepts einfließen, so dass am Ende eine Systemlösung resultieren sollte, die auch auf andere Fahrzeugbaureihen übertragbar sein sollte.

8. Schleswig-Holstein

Eine Einigung mit dem Land Schleswig-Holstein ermöglicht seit dem 01.06.05 eine Regelung zur generellen Freifahrt von schwerbehinderten Menschen mit Ausweis und Wertmarke in den Zügen der Regionalbahn Schleswig-Holstein (analog Verbünde). Für den berechtigten Personenkreis ist die Nutzung des gesamten Schienenpersonennahverkehrs hierdurch deutlich erleichtert worden.

Mit der Übernahme der Leistungen auf der Strecke Hamburg - Flensburg - Padberg ab dem 11.12.2005 wird ein Fahrgastbegleitservice in Zusammenarbeit mit der

Bahnhofsmission angeboten. Mobilitätseingeschränkte oder auch ältere Menschen erhalten die Möglichkeit, über das RAN-Team der Regionalbahn Schleswig-Holstein GmbH (Telefon: 0431 / 2479-373, Telefax: 0431 / 2479-374, E-Mail: ran-schleswig-holstein@bahn.de) mit einer Vorlauffrist von einer Woche einen Fahrgastbegleitservice für Fahrten auf den genannten Strecken des „Schleswig-Holstein-Express“ zu bestellen. Das RAN-Team nimmt die Bestellungen entgegen und leitet diese an die Bahnhofsmission Rendsburg weiter, die unmittelbar Kontakt zum Fahrgast aufnimmt und mit diesem die Einzelheiten (genaue Fahrtverbindungen, Treffpunkt, ggf. besondere Vereinbarungen) abstimmt. Als Fahrgastbegleiter kommen nur Mitarbeiter der örtlichen Bahnhofsmissionen zum Einsatz, die speziell im Umgang mit mobilitätseingeschränkten Menschen geschult sind.

Der Fahrgast löst als "Gebühr" für diesen Service eine Einzelfahrkarte für die betreffende Relation, die dem Fahrgastbegleiter ausgehändigt wird. Es handelt sich zunächst um einen auf 1 Jahr und nur auf die Zugleistungen des "Schleswig-Holstein-Express" beschränkten Pilotversuch.

Alle Züge der zweistündlich verkehrenden Linie Hamburg – Flensburg – Padberg wurden - einschließlich eines Reservefahrzeuges im Steuerwagen - mit einem Hublift ausgestattet, so dass alle bedienten Stationen von RollstuhlfahrerInnen problemlos genutzt werden können.

2.3 Unternehmensbereich Personenbahnhöfe

Die Weiterentwicklung von Informationssystemen, welche das 2-Sinne-Prinzip ermöglichen und berücksichtigen, wurde für sog. Informationsstelen weiter betrieben. Diese Informationsstelen in modularer Bauweise stehen bereits als Prototypen zur Verfügung und sollen vorrangig auf kleineren Bahnhöfen eingesetzt werden. Sie können mit einem Informationsdisplay für visuelle Information und abrufbarer akustischer Information (Lautsprecher) ausgestattet werden. Über den jeweiligen örtlichen Einsatz ist noch zu entscheiden.

Eine Aufstellung der Bahnhöfe, welche stufenfreien Zugang zwischen öffentlichem Raum und Bahnsteig (auch mittels Lift oder Rampe) haben, ist in Vorbereitung. Diese Aufstellung wird sämtliche Bahnhöfe der DB Station&Service AG auflisten und als Planungshilfe die Reiseplanung behinderter Menschen erleichtern.

Ergänzend dazu ist eine Streckenkarte der DB in Vorbereitung, aus der die Verteilung der

- stufenfrei erreichbaren (grün)
- teilweise stufenfrei erreichbaren (gelb)
- nicht stufenfrei erreichbaren Bahnsteige (rot) ersichtlich sind.

Zur Zeit zeichnet sich im heutigen Bestand schon ein Anteil von über 44% „grünen“ Bahnhöfen ab, das sind 2.224 von 5.467 Bahnhöfen, die bereits barrierefrei erreichbar sind.

Zur Weiterentwicklung und Erprobung von technischen Hilfen für schwerhörige Menschen wurde anlässlich des diesjährigen Kongresses des Deutschen Schwerhörigenbundes (DSB) in Halle eine Induktionsanlage am ServicePoint eingerichtet, die seither mit Erfolg betrieben wird. In alle zukünftig neu ausgelieferten Service-Points soll ebenfalls eine induktive Höranlage aufgenommen werden. Erste Standorte werden hier Berlin Potsdamer Platz und Berlin Hbf sein.

2.4 Ausgewählte DB-Services

Bereits 2003 wurde eine Marktforschung zur Zielgruppe der behinderten Menschen initiiert. Diese war in 3 Schritten aufgebaut: Desk Research, Mystery Journey, Focus Gruppen. Die verschiedenen Gruppen für die Gruppendiskussionen rekrutierten sich aus Menschen mit unterschiedlichen Behinderungen; es gab sowohl eine Gruppe mit körperbehinderten Menschen als auch eine Gruppe mit blinden bzw. sehbehinderten Menschen sowie eine Gruppe mit schwerhörigen bzw. gehörlosen Menschen.

Als ein wichtiges Ergebnis der Marktforschung konnte festgehalten werden, dass Informationsdefizite, Berührungängste und mangelndes Vertrauen, bedingt durch das Fehlen von emotionalen Sicherheitssignalen, derzeit die größten Barrieren für behinderte Menschen bezüglich der Bahnnutzung darstellen.

Die Deutsche Bahn AG hat sich daher zum Ziel gesetzt, ihr zielgruppenspezifisches Informationsmaterial für mobilitätseingeschränkte Reisende zu überarbeiten, wunschgemäß Informationen auf das Wesentliche zu beschränken und auf die spezifischen Behindertengruppen zuzuschneiden, die Vertriebskanäle für das Informationsmaterial zu optimieren und die Kommunikation aktiv auf die Zielgruppenansprache auszurichten, um Vertrauen zu schaffen, Unsicherheitsfaktoren abzubauen und Berührungängsten entgegenzuwirken. Die Schulung von MitarbeiterInnen der Deutschen Bahn im Kundenkontakt bzw. in Servicebereichen war eine der ersten Maßnahmen, die bereits erfolgreich umgesetzt wurden.

Im Zuge der Überarbeitung und Neuauflage der DB-Informationsbroschüre "Mobil mit Handicap" - Informationen für mobilitätseingeschränkte Reisende wurde durch eine inhaltliche und grafische Neukonzeption versucht, die Broschüre auf die Wünsche der Zielgruppe der behinderten Reisenden, die im Rahmen der o. g. Marktforschung erfasst wurden, zuzuschneiden.

Eine erste Version der überarbeiteten Informationsbroschüre wurde im Rahmen einer Gruppendiskussion mit behinderten Menschen am 15.06.2005 diskutiert. Die Ergebnisse aus der Gruppendiskussion wurden entsprechend dokumentiert, und die Anregungen bzw. Wünsche sind bei der Überarbeitung und Neuauflage der Informationsbroschüre mit eingeflossen. Die neue Broschüre „Mobil mit Handicap – Services für mobilitätseingeschränkte Reisende“ ist seit Anfang Dezember 2005 verfügbar.

Im Laufe des Jahres 2005 wurde weiterhin am Abbau von Barrieren auf der Internetseite www.bahn.de gearbeitet. Verstärktes Augenmerk wurde auf eine webclient-unabhängige Gestaltung der Seiten gelegt.

Die Deutsche Bahn AG orientiert sich bei ihrem Internetauftritt an den Vorgaben des "World Wide Web Consortiums (W3C)", wobei die "Web Content Accessibility Guide-

lines" bei der Gestaltung der Seiten auf www.bahn.de besondere Beachtung finden. Eine Prüfung der Seiten auf www.bahn.de durch Jan Eric Hellbusch vom Deutschen Verein der Blinden und Sehbehinderten in Studium und Beruf e.V. (DVBS) im Rahmen des Projektes "Barrierefrei Informieren und Kommunizieren" (BIK) haben einige Optimierungspotenziale ergeben, die sukzessive im Rahmen einer konzeptionellen Überarbeitung umgesetzt werden.

Als Teil dieser Überarbeitung soll 2006 insbesondere die Zielgruppe der blinden und sehbehinderten Menschen in Deutschland weiter unterstützt werden. Diese sind in besonderem Maße auf die Bahn angewiesen, andere Verkehrsmittel scheiden hier oft aus. Gerade diese Zielgruppe ist auf exakte und zeitnahe Informationen angewiesen. Eine Darstellung in "gedruckter Form" (Papier/Bildschirm) ist schwer zugänglich. Deshalb ist geplant, Barrieren abzuschaffen, indem die Informationen der DB auch in hörbarer Form zur Verfügung gestellt werden. Die Implementierung dieser Technik auf www.bahn.de wird zudem eine erleichterte Nutzung der Seiten durch die Kundengruppe mit Schreib-/Leseschwäche sowie der Menschen mit Lernschwierigkeiten ermöglichen.

Auf www.bahnhof.de werden die 20 größten Bahnhöfe in Deutschland mit allen ihren Serviceleistungen und Angeboten an Geschäften und Gastronomie vorgestellt. Internet-User können sich hier über das Angebot an jedem einzelnen Bahnhof informieren, von ausführlichen Angaben zur Barrierefreiheit, über Gepäckträgerservice, die DB Lounge, die Öffnungszeiten des ReiseZentrums, bis hin zu öffentlichen Verkehrsmitteln und Mietwagen. Abgebildet wird außerdem das vollständige Angebot an Gastronomie und Geschäften mit Öffnungszeiten. Außerdem gibt es einen Kulturkalender und allgemeine Informationen zum Bahnhof. Der Auftritt ermöglicht es dem Kunden, wichtige Informationen im Vorfeld der Reise zu bekommen und so die Nutzung der Angebote besser zu planen.

Ein wesentlicher Anspruch an die erstellten Web-Sites war die Gewährleistung der Barrierefreiheit. Bei den Internetauftritten www.db.de und www.bahnhof.de wurden daher Voraussetzungen geschaffen, um das "Lesen" per Sprachausgabe weitgehend nutzerfreundlich zu ermöglichen. So gibt es beispielsweise Text-Äquivalente zu Bildern und Tabellen und Tastatur-Kurzbefehle für wichtige Links. Für sehbehinderte Menschen wurde darauf geachtet, dass Vorder- und Hintergrundfarbe ausreichend kontrastieren. Der Aufbau der Seiten ermöglicht eine leichte Orientierung, einzelne Elemente können übersprungen werden.

• **Barrierefreie Gestaltung von Fahrkartenautomaten**

Ziel ist es, dass zukünftige Neuentwicklungen von Fahrkartenautomaten zunehmend eine barrierefreie Gestaltung berücksichtigen. Mit der technischen Weiterentwicklung der bei der Deutschen Bahn zum Einsatz kommenden Fahrkartenautomaten sind bereits verschiedene Merkmale an die Bedürfnisse behinderter Menschen angepasst bzw. im Rahmen der technischen Möglichkeiten angenähert worden, soweit die Anforderungen hierzu bereits definiert sind:

- Absenkung des Displays
- Kontrastverbesserung durch helleres Display
- Absenkung des Kartenschlitzes

Die DB AG beteiligt sich an der noch vom Ex-Beauftragten der Bundesregierung für die Belange behinderter Menschen, Herrn Karl-Herrmann Haack, initiierten Arbeitsgruppe zur barrierefreien Gestaltung von Automaten und wird die Ergebnisse in ihre weiteren Planungen einfließen lassen.

- **Barrierefreie Gestaltung der Verkaufsstellen**

Die DB Reisezentren der Deutschen Bahn AG liegen für alle Reisenden leicht auffindbar zumeist im Hauptkundenstrom der Empfangsgebäude. Die Zugänge sind barrierefrei und nur sehr wenige Filialen liegen nicht auf Bahnsteigniveau. Diese Ausnahmen sind durch Aufzulanagen oder Rampen erreichbar und gut gekennzeichnet. Innerhalb der Verkaufsstellen ist Barrierefreiheit garantiert. In fast allen Filialen stehen Arbeitsplätze mit einem integrierten Beratungstisch zur Verfügung, die für Rollstuhlfahrer sehr gut anfahrbar sind. Für 2006 ist eine pilothafte Ausstattung mit induktiven Hörschleifen erneut geplant. Ebenso werden Kennzeichnungen zur leichteren Orientierung mit größeren Schriftzeichen in ausgewählten Filialen getestet werden. Zur Eröffnung des neuen Berliner Hauptstadt-Bahnhofs im Lehrter Bahnhof wird ein spezieller Beratungsarbeitsplatz mit der Kennzeichnung „Handicap“ in beiden DB Reisezentren vorhanden sein.

2.5 Ausgewählte Projekte

- **Barrierefreie Gestaltung des Bahnhofes Marburg (Lahn)**

Aufgrund der in Marburg ansässigen Deutschen Blindenstudienanstalt und des hohen Anteils sehgeschädigter Studierender in Marburg ist der Bevölkerungsanteil blinder und sehbehinderter Menschen überdurchschnittlich hoch. Der Umbau des Bahnhofes soll daher in einem Pilotprojekt genutzt werden, alle wesentlichen Merkmale der Barrierefreiheit zu realisieren und dabei insbesondere zusätzliche Bedürfnisse der genannten Zielgruppe zu berücksichtigen. In enger Zusammenarbeit zwischen den betroffenen DB-Bereichen, der Stadt Marburg, dem Rhein-Main-Verkehrsverbund und dem Behindertenbeirat der Stadt wurde die Vorplanung durchgeführt. Durch die Einbeziehung neuer Zugangsmöglichkeiten, der Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes sowie der gleichzeitigen grundlegenden Veränderung der Bahnsteige und des Empfangsgebäudes wird eine umfassende barrierefreie Gestaltung möglich.

- **DB-Museum mit Angebot für blinde und sehbehinderte Besucher**

Das Museum der Deutschen Bahn in Nürnberg bietet seit Sommer 2005 erstmals Rundgänge für blinde und sehbehinderte Gäste an, bei denen ertastete Erfahrungen im Vordergrund stehen. Anhand eines detailgetreuen Fahrzeugmodells im Maßstab 1:10, das für diesen Zweck extra aus der Vitrine geholt wurde, kann die Funktions-

weise einer Lokomotive "begriffen werden". In der Fahrzeughalle werden dann die am Modell gewonnen Erkenntnisse an Originallokomotiven nachvollzogen. Auch die Entwicklungsgeschichte der Dampflokomotiven lässt sich ertasten. Komplizierte betriebliche Abläufe bei der Bahn werden durch einfache Hilfsmittel begreifbar. So wird beispielsweise das Blocksysteem durch eine Perlenschnur erklärt. Rundgänge für blinde und sehbehinderte Gäste können im DB Museum, Lessingstraße 6, 90443 Nürnberg, Tel. 01804/442233 (0,24 Euro pro Anruf) gebucht werden. Die Teilnehmerzahl ist auf acht Personen begrenzt, um eine individuelle Führung zu gewährleisten. Weitere Informationen zu diesem Angebot gibt es auch im Internet unter www.dbmuseum.de

- **Mitarbeitersensibilisierung**

Das entwickelte Sensibilisierungspapier für alle im direkten Kundenkontakt stehenden MitarbeiterInnen wurde als eigenständiges Modul in die Leitfäden des Zugpersonals im Fern- und Nahverkehr übernommen.

3. Ausblick

Die begleitende Arbeitsgruppe, bestehend aus den Fachabteilungen der Unternehmensbereiche DB Fernverkehr AG, DB Regio AG, DB Stadtverkehr GmbH, DB AutoZug GmbH und DB Station&Service AG sowie den vom Deutschen Behindertenrat entsandten VertreterInnen, wird sich am 26. Januar 2006 institutionalisieren und 2-3 mal jährlich Detailfragen der anstehenden Umsetzungsmaßnahmen abstimmen, um somit an der Fortschreibung des Programms der Deutschen Bahn AG mitzuwirken.