

Das 2. Programm der Deutschen Bahn AG



Dezember 2011

Inhaltsverzeichnis

1. Fünf Jahre Programm der Deutschen Bahn AG - Ein kurzer Rückblick 2005 - 2010.....	4
2. Konkrete Maßnahmenplanungen 2010 - 2015	5
2.1 Maßnahmenplanungen der einzelnen Unternehmensbereiche der Deutschen Bahn AG.....	5
2.1.1 Maßnahmenplanungen im Unternehmensbereich Personenverkehr - Fernverkehr	5
2.1.1.1 AutoZug der Deutschen Bahn	
2.1.1.2 City Night Line	
2.1.2 Maßnahmenplanungen im Unternehmensbereich Personenverkehr - DB Regio Schiene	7
2.1.2.1 Region Baden-Württemberg	
2.1.2.2 Region Hessen	
2.1.2.3 DB Regio Nordrhein- Westfalen GmbH	
2.1.2.4 DB Regio Nord - Niedersachsen/Bremen	
2.1.2.5 DB Regio Nord - Regionalbahn Schleswig-Holstein	
2.1.2.6 Region Rhein-Neckar	
2.1.2.7 Region Nordost (Berlin-Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern)	
2.1.2.8 Region Bayern	
2.1.2.9 DB RegioNetz Verkehrs GmbH	
2.1.2.10 Region Südwest	
2.1.2.11 Region Südost	
2.1.2.12 S-Bahn Hamburg	
2.1.2.13 S-Bahn Berlin/Brandenburg	
2.1.3 Maßnahmenplanungen im Unternehmensbereich Personenverkehr - DB Regio Bus.....	27
2.1.3.1 Weser-Ems-Bus	
2.1.3.2 Rhein-Neckar-Bus	
2.1.3.3 Frankenbus	
2.1.3.4 Autokraft GmbH	
2.1.3.5 Busverkehr Oder-Spree	
2.1.3.6 Südwestbus	
2.1.3.7 Berlin Linien Bus GmbH	
2.1.3.8 Rhein Nahe Bus GmbH	

Inhaltsverzeichnis

2.1.4	Maßnahmenplanungen im Unternehmensbereich - Personenbahnhöfe	31
2.1.4.1	Baumaßnahmen	
2.1.4.2	Konjunkturprogramm Bahn - 300 Mio. EUR für die Sanierung von Bahnhöfen	
2.1.4.3	Technische Spezifikationen für Interoperabilität im Transeuropäischen Eisenbahnnetz - Konjunkturprogramm Bahn	
2.1.4.4	Weiterentwicklung des bautechnischen Regelwerks - Richtlinie Ril 813 „Personenbahnhöfe planen“	
2.1.4.5	Hilfeleistungen am Bahnhof	
2.1.4.6	Schulungs- und Sensibilisierungsmaßnahmen für MitarbeiterInnen	
2.1.4.7	Reisendeninformation mit dem Dynamischen Schriftanzeiger (DSA)	
2.1.4.8	Informationen über Ausstattungs- und Serviceelemente im Internet	
2.1.5	Exkurs: Barrierefreie Gestaltung von Bahnübergängen und Reisendenübergängen	40
2.2	Ausgewählte DB-Services	41
2.2.1	Barrierefreie Gestaltung der DB Reisezentren	41
2.2.2	Beratung auf Termin – Ein Pilot-Projekt in ausgewählten DB-Reisezentren	43
2.2.3	Neue Fahrkartenautomaten.....	Fehler! Textmarke nicht definiert.
2.2.4	Barrierefreie Internetseiten www.bahn.de.....	45
2.2.5	Touch&Travel	47
2.2.6	Veränderungen im Leistungsangebot der Mobilitätsservice-Zentrale	48
2.3	Ausgewählte Projekte	49
2.3.1	Kooperation mit Europäischen Bahnen	49
2.3.2	Fahrgastrechte und EU-Passagierrechtsverordnung.....	49
2.3.3	Beförderungsbedingungen für mobilitätseingeschränkte Menschen	51
3.	Abschließende Betrachtung	Fehler! Textmarke nicht definiert.
4.	Anlagen zum 2. Programm der Deutschen Bahn AG	57

1. Fünf Jahre Programm der Deutschen Bahn AG - Ein kurzer Rückblick 2005 – 2010

Wichtige Meilensteine der Deutschen Bahn AG auf dem Weg zur Barrierefreiheit

Auf Basis der Maßnahmenplanungen, die u. a. im 1. Programm der Deutschen Bahn AG als Selbstverpflichtung definiert sind, und der konstruktiven Zusammenarbeit, sowohl innerhalb der begleitenden Arbeitsgruppe zum Programm der Deutschen Bahn AG als auch innerhalb der einzelnen DB-Unternehmensbereiche, konnten in den vergangenen fünf Jahren entscheidende Schritte in Richtung einer „barrierefreien Bahn“ gemeinsam mit allen Akteuren zurück gelegt werden.

Hier sei für das **Geschäftsfeld Fernverkehr** beispielhaft das ICE 1-Redesign genannt. In insgesamt 59 Zügen konnten neben der Berücksichtigung von barrierefreien Standards wichtige Maßnahmen, wie z. B. die Einrichtung eines dritten Rollstuhlstellplatzes, die gezielte Auffindung des Türöffners durch einen weißen Ring, die Markierung der Glastüren durch Kontraststreifen, größere Schrift und Kontrastverbesserung bei den Reservierungsanzeigen und die Anbringung von taktilen Wagennummern und Piktogrammen umgesetzt werden.

Im **Geschäftsfeld DB Bahn Regio im Bereich Schiene** wird, verbunden mit hohen Investitionskosten, eine Modernisierung der Fahrzeugflotte weiter forciert. Dabei wird den Anforderungen der Technischen Spezifikation für die Interoperabilität im Eisenbahnverkehr zum Thema „People with Reduced Mobility“ (Menschen mit eingeschränkter Mobilität), TSI PRM, Rechnung getragen. Die zukünftigen sowie die bereits neu bestellten Fahrzeuge verfügen über Einstiegshilfen für RollstuhlfahrerInnen, Universaltoiletten und ein modernes Fahrgastinformationssystem nach dem 2-Sinne-Prinzip.

Die Mobilitätskette für mobilitätseingeschränkte Reisende konnte auch im **Geschäftsfeld DB Bahn Regio im Bereich Bus** weiter ausgebaut und verbessert werden: Niederflurtechnik, BusBegleitService, Einrichtung von Kundenbeiräten und Initiierung spezieller Fahrerschulungen sind exemplarisch zu nennen.

Durch umfassende Neu- und Umbauten von rund 100 Stationen jährlich konnte im **Geschäftsfeld Personenbahnhöfe** seit 2005 die barrierefreie Nutzbarkeit erheblich verbessert werden. Erhöhte Bahnsteige mit integrierten Blindenleitsystemen, zusätzliche Aufzüge oder lange Rampen oder neu ausgebaute Reisendenübergänge zur Gleisquerung, die ein stufenfreies und kundenfreundliches Erreichen des Bahnsteigs auf kurzem Wege erlauben, wurden realisiert. Als ausgewählte Bahnhofprojekte können hier Berlin, Dresden, Erfurt, Lübeck sowie Saarbrücken genannt werden.

Auch bei den DB Services konnten im Rahmen von ausgewählten Projekten wichtige Zielsetzungen realisiert werden: die Entwicklung der Neugestaltung der DB Reisezentren inklusive der Neukonzeption eines „Barrierefreien Counters“ sowie eines barrierefreien Aufrufsystems, mehr Benutzerfreundlichkeit bei der

neuen Automatengeneration, ein optimiertes Reisendeninformationssystem (RIS) sowie das DB-Projekt Touch&Travel sind hier nur einige zu nennende Beispiele.

Detailinformationen finden sich in der 5-Jahres-Bilanz zum 1. Programm der Deutschen Bahn AG.

Mit dem 2. Programm der Deutschen Bahn AG möchte der Konzern an das bisher gemeinsam Erreichte anknüpfen und weitere wichtige entscheidende Meilensteine in Richtung Barrierefreiheit setzen.

Die Deutsche Bahn orientiert sich beim weiteren Ausbau der Barrierefreiheit an verschiedenen Gesetzen/Richtlinien, sowohl auf nationaler als auch auf europäischer Ebene, u. a. am Behindertengleichstellungsgesetz des Bundes, an der UN-Behindertenrechtskonvention, der TSI PRM, der COST 335, an diversen DIN-Normen, nationalen Richtlinien mit Empfehlungscharakter und an der Fahrgastrechteverordnung. Auf Basis dieser gesetzlichen Rahmenbedingungen setzt die Deutsche Bahn AG einen verstärkten Fokus auf die Herstellung von Barrierefreiheit, um für die Zukunft gerüstet zu sein. Sie orientiert sich dabei an der Konzeptidee des „Design für alle“, insbesondere auch vor dem Hintergrund des demographischen Wandels, und ermöglicht damit zusätzlichen potentiellen Kundengruppen eine selbstbestimmte Nutzung der Deutschen Bahn.

2. Konkrete Maßnahmenplanungen 2010 - 2015

2.1 Maßnahmenplanungen der einzelnen Unternehmensbereiche der Deutschen Bahn AG

2.1.1 Maßnahmenplanungen im Unternehmensbereich Personenverkehr – Fernverkehr

Im Personenfernverkehr sind aktuell alle Züge der Produktkategorie ICE sowie fast alle Züge der Produktkategorie EC/IC mit mindestens einem Rollstuhlstellplatz sowie einer von RollstuhlfahrerInnen weitgehend nutzbaren Toilettenanlage ausgestattet. In vielen Zügen können zwei, teilweise sogar drei RollstuhlfahrerInnen gemeinsam reisen. Dies bezieht sich sowohl auf den innerdeutschen als auch den internationalen Verkehr, soweit die eingesetzten Fahrzeugtypen von der DB Fernverkehr AG selbst gestellt werden oder im Rahmen von Allianzen/Kooperationen in der technischen Spezifikation unmittelbar beeinflussbar sind.

Die seit Veröffentlichung des 1. Programms der Deutschen Bahn AG erzielten Verbesserungen werden in der 5-Jahres-Bilanz auch für den Bereich Fernverkehr beschrieben. Stellvertretend für viele bereits umgesetzte Maßnahmen sei hier auf das abgeschlossene Redesign der ersten ICE-Generation (ICE 1) mit erstmaliger Anwendung von taktilen Piktogramm-Informationen in einem Zugtyp des Fernverkehrs verwiesen sowie auf die signifikante Ausweitung der internationalen Verkehre mit dem Angebot von zusätzlichen Rollstuhlstellplätzen.

Die geplanten Maßnahmen zur Verbesserung der Barrierefreiheit bis Ende 2015 konzentrieren sich bei Fahrzeugneubeschaffungen und Redesign-Maßnahmen vorrangig auf die Ziele

- Sicherung einer Mitnahmekapazität von mindestens zwei RollstuhlfahrerInnen,
- ausgeweitete Umsetzung des „Zwei-Sinne-Prinzips“ und
- Erweiterung diverser Festhaltungsmöglichkeiten im gesamten Zug.

Daneben werden bei der Bestandsflotte weitere Maßnahmen in Abhängigkeit von technischer Machbarkeit und wirtschaftlicher Verhältnismäßigkeit umgesetzt.

- Bei den Fahrzeugneubeschaffungen werden nicht nur alle gemäß TSI PRM relevanten Anforderungen erfüllt, sondern darüber hinaus signifikante Investitionen in neue technische Lösungen zur Fahrzeugausstattung vorgesehen, damit die in Anlage 1a zum Programm der Deutschen Bahn AG erarbeiteten Empfehlungen möglichst weitgehend berücksichtigt werden können.
- Für den Bereich des Hochgeschwindigkeitsverkehrs werden vsl. im Zeitraum von Ende 2012 bis 2014 insgesamt 16 neue ICE-Züge in Betrieb genommen, die als erste Bauart der Fernverkehrsflotte über eine fahrzeuggebundene Einstiegshilfe verfügen. In diesen Zügen werden für blinde und stark sehbehinderte Reisende Informationen zur Wegeleitung realisiert, die von taktilen Tastern an den Einstiegstüren über Führungsleisten in den Gängen bis zu tastbaren Sitzplatznummern reichen.
- Die Beschaffung für Nachfolgefahrzeuge des IC-Verkehrs (ICx) wurde mit allen Merkmalen einer barrierefreien Gestaltung ausgeschrieben, die zum gegenwärtigen Zeitpunkt als Regeln der Technik angesehen werden können. Eine Inbetriebnahme erster Vorserienzüge ist ab 2014 vorgesehen, die Serienlieferung von größeren Fahrzeugstückzahlen zum schrittweisen Ersatz des heutigen IC-Wagenparks beginnt vsl. ab 2016.
- Zur Ergänzung der Fernverkehrsflotte werden für einzelne Linien des sogenannten IC-Randnetzes 27 Doppelstockzüge beschafft, die vsl. ab Dezember 2013 ältere IC-Wagen ersetzen. Diese Fahrzeuge entsprechen strukturell der künftigen Doppelstockgeneration von DB Regio Schiene, werden jedoch auf Fernverkehrsniveau ausgestattet. Im Untergeschoss des Steuerwagens mit Niederflureinstieg sind zwei Rollstuhlstellplätze mit Tisch und Möglichkeit zum Umsetzen auf Standardsitze vorgesehen. Das taktile Leitsystem mit diversen Wegeleithinweisen für blinde und stark sehbehinderte Reisende wird auf die Erfordernisse und Möglichkeiten eines Doppelstockzugs übertragen.
- Für ein Redesign-Programm der zweiten ICE-Generation (ICE 2) im Zeitraum von vsl. Ende 2010 bis Mitte 2013 ist die Berücksichtigung eines zweiten Rollstuhlstellplatzes sowie die Ergänzung von taktilen Informationen und kontrastreicher gestalteten Innenraumelementen vorgesehen. Ein neues Konzept von Festhaltungsmöglichkeiten auf Basis von Haltestangen und Griffen ist für alle Wagen des ICE 2 in den Gang- und Sitzplatzbereichen geplant.

- Im internationalen Verkehr kann ein bereits gestartetes Programm zur Modernisierung der auf der Strecke Köln - Brüssel - Paris verkehrenden Thalys-Züge bis 2011 vollständig abgeschlossen werden. Diese auf Basis des französischen TGV gebauten Hochgeschwindigkeitszüge erhalten in Abstimmung mit der französischen und belgischen Bahn u. a. einen zweiten Rollstuhlstellplatz und eine verbesserte Innenraumgestaltung der WC-Räume.

2.1.1.1 AutoZug der Deutschen Bahn

Auf allen Autozug-Verbindungen verkehrt ein rollstuhlgerechtes Liegewagenabteil inkl. direkt benachbartem WC. Es ist für einen mobilitätseingeschränkten Reisenden und seine Begleitperson belegbar. Details zur Situation für mobilitätseingeschränkte Reisende an den Autozug-Terminals im In- und Ausland sind in den „Zugangsregeln für die Beförderung von mobilitätseingeschränkten Menschen (PRM)“ gem. der EU-Fahrgastrechteverordnung (s. a. Anlage 4) enthalten. Ein Einstiegshilfeservice wird über die Mobilitätsservice-Zentrale im Inland an allen Terminals gewährleistet.

2.1.1.2 City Night Line

Auf vielen Verbindungen verfügen die Liegewagen im City Night Line über ein für RollstuhlfahrerInnen geeignetes Liegewagenabteil sowie über einen rollstuhlgerechten Sanitärbereich, der direkt neben dem Abteil liegt. Das Abteil ist nur für Reisende vorgesehen, die auf einen Rollstuhl angewiesen sind. Zur Buchung des Abteils ist eine Fahrkarte und eine Reservierung der Kategorie Liege 6er erforderlich. Eine Begleitperson (Merkzeichen „B“ im Schwerbehindertenausweis) kann kostenlos mitreisen.

2.1.2 Maßnahmenplanungen im Unternehmensbereich Personenverkehr - DB Bahn Regio im Bereich Schiene

2.1.2.1 Region Baden-Württemberg

- **Verkehrsbetrieb S-Bahn Stuttgart**

Die S-Bahn Stuttgart wird im Rahmen des neuen Verkehrsvertrages, der eine Laufzeit von 2013 bis 2028 hat, 87 Fahrzeuge des Typs ET (Elektrotriebzüge) 430 beschaffen und damit die Fahrzeuge der Baureihe ET 420 sukzessive ablösen. Mit der Umsetzung der Anforderungen der TSI PRM werden die Fahrzeuge des Typs ET 430 an die neuen Anforderungen an Schienenfahrzeuge angepasst. Für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste bringt dies eine deutliche Komfortsteigerung mit sich.

Um mobilitätseingeschränkten Fahrgästen den Ein- und Ausstieg zu den Fahrzeugen zu erleichtern, werden Einstiegshilfen zur Überbrückung der Höhendifferenz an Bahnsteigen mit einer Höhe von 76 cm vorhanden sein. Zudem

werden an den vier Türen zum Mehrzweckbereich außen zusätzliche Taster zum Anfordern des Fahrpersonals angebracht. Alle Türen werden grundsätzlich mit einem akustischen Türfindesignal ausgestattet.

Neu ist auch die Ausführung von 10 % aller Sitzplätze pro Wagenklasse als „Priority Seats“ sowie die Installation einer Wegrollbarriere.

Insbesondere für sehbehinderte Fahrgäste werden LED-Leuchten im Türeinstiegsbereich installiert, die die Einstiegsstufen ausleuchten. Darüber hinaus erhalten die neuen Fahrzeuge eine kontrastreiche Bodenmarkierung im Einstiegsbereich; auch Handstangen, Türblätter, Taster etc. werden kontrastreich gestaltet und ausgeführt. Für die Darstellung der Informationen auf den Fahrgastinformationsanzeigern (Monitoren) werden alle Forderungen der TSI PRM hinsichtlich Textlänge und Schriftgröße eingehalten.

Für blinde Fahrgäste werden akustische Informationen entsprechend der TSI PRM ausgeführt. Hierzu gehört u. a. eine akustische Signalisierung bei der Türfreigabe und -schließung, eine akustische Rückmeldung bei der Betätigung der Türtaster sowie die wiederholte Ansage der jeweiligen Endhaltestelle. Zudem werden die Türtaster taktil ausgeführt und die Türen mit Tastlippen für Blindenstöcke ausgestattet.

Es ist beabsichtigt, die Broschüre „Barrierefrei mobil in der Region Stuttgart“ nach Einführung der neuen Fahrzeuge zu aktualisieren. Darin sind u. a. alle Informationen über die Ausstattung der Fahrzeuge sowie eine Übersichtskarte im Hauptbahnhof Stuttgart enthalten, die über die barrierefreien Zugangsmöglichkeiten zur S-Bahn Auskunft gibt.

- Regionalverkehr Württemberg

Fahrzeuge

Auf den Strecken zwischen Stuttgart und Rottweil/Freudenstadt werden Fahrzeuge der Baureihe ET 425 eingesetzt. Diese Fahrzeuge sind mit Hubliften und weiteren für die Beförderung von RollstuhlfahrerInnen notwendigen Merkmalen, einschließlich einer Universaltoilette, ausgestattet. Zwischen Stuttgart und Singen, Heidelberg und Neckarelz werden moderne Doppelstockwagen mit Hublift und großzügig bemessenen Mehrzweckabteilen eingesetzt.

Die schnellen InterRegioExpress-Züge (IRE) zwischen Stuttgart und Karlsruhe über die Schnellfahrstrecke verkehren ebenfalls mit modernen Doppelstockwagen, die weitgehend barrierefrei ausgestattet sind.

Die RegionalExpress-Züge (RE) zwischen Stuttgart und Karlsruhe über Bietigheim werden ebenfalls mit ET 425 gefahren. Zwischen Stuttgart und Ulm verkehren als RE überwiegend Doppelstockwagen und ET 425 als RegionalBahn (RB) an den Wochenenden.

Komfort & Service

Alle Doppelstock-Wagengarnituren sind mit einem elektronischen Fahrgastinformationssystem ausgestattet, mit dem im Fahrgastinnenraum optisch und akustisch die nächste Haltestelle angezeigt und angesagt wird. Die Ansage wird ergänzt durch die vorgesehene Ausstiegsseite. Bei den übrigen lokbespannten Zügen wird ebenfalls der nächste Halt und die Ausstiegsseite angesagt, in einzelnen Fällen geschieht dies noch durch den Triebfahrzeugführer.

Fahrkartenverkauf

Um Zugangshemmnisse beim Erwerb von Fahrkarten abzubauen, wurde im Verbund Kreisverkehr Schwäbisch Hall ein elektronisches Fahrkartensystem eingeführt. Der Kunde muss sich lediglich über einen Touch-Point am Bahnhof mit einem Medium (hier noch eine Art Checkkarte) anmelden und nach Verlassen des Zuges am Bahnhof wieder abmelden. Ein gravierender Vorteil ist, dass die Touch-Points nicht an exponierten Standorten im Bahnhof aufgestellt, sondern ausschließlich in die natürlichen Laufwege der Kunden von und zu den Zügen installiert wurden. Es finden Untersuchungen statt, dieses System weiter zu verbessern, z. B. durch Verwendung eines Near Field Communication (NFC)-fähigen Handys als Medium, um es dann bei einem positiven Ergebnis weiter auszubauen.

- Verkehrsbetrieb Südbaden

In Ergänzung zu den bereits im Betrieb befindlichen modernen Doppelstockwendezügen zwischen Karlsruhe und Konstanz wurde zum Fahrplanwechsel 2010 das Zugangebot zwischen Offenburg und Karlsruhe ausgeweitet. Hierzu wurde ein weiterer Doppelstockwendezug beschafft. Selbstverständlich verfügt dieser neue Zugverband ebenso über eine fahrzeuggebundene Einstiegshilfe im Steuerwagen. Die Bedienung dieser Einstiegshilfe obliegt gleichfalls dem an Bord befindlichen Kundenbetreuer. Somit verfügt zukünftig jeder Steuerwagen der RE/IRE-Linie Karlsruhe - Konstanz neben der fahrzeuggebundenen Einstiegshilfe auch über eine Universaltoilette.

- DB ZugBus GmbH (RAB)

In 2008 wurden sukzessive 17 neue Doppelstockwagen auf der Relation Tübingen - Stuttgart in Betrieb genommen. Dadurch sind auf dieser Strecke insgesamt fünf Doppelstockgarnituren unterwegs, die jeweils über eine fahrzeuggebundene Einstiegshilfe im Steuerwagen verfügen und damit einen barrierefreien Zugang für mobilitätseingeschränkte Menschen bieten können. Weiterhin erfolgt in den Fahrzeugen eine optische und akustische Fahrgastinformation, die allen Anforderungen entspricht. Mit Hilfe gut lesbarer Displays wird die optische Information über das Fahrtziel des Zuges sowie den nächsten Halt angezeigt. Die akustische Information ist durch automatisierte, gut verständliche Durchsagen, die den nächsten Halt und die Ausstiegsseite umfassen, gewährleistet. Die Fahrzeuge verfügen außerdem über Universaltoiletten, die das Bild eines zeitgemäßen Komforts abrunden.

Die alten n-Wagenzüge (hochflurige Nahverkehrswagen der alten Bundesländer) müssen dadurch nur noch zur Abdeckung von Spitzenzeiten eingesetzt werden.

2.1.2.2 Region Hessen

Das Mittelhessennetz (Strecke Frankfurt - Gießen - Dillenburg/Treysa) wird mit Elektrotriebwagen (ET) der Baureihen 425 und 426 bedient. Über einen Ruftaster kann die Hilfe des Triebwagenführers zur Bedienung der hydraulisch absenkbaren Rampe angefordert werden. Diese Triebzüge sind mit Rollstuhlstellplätzen sowie ausgewiesenen Sitzplätzen für schwerbehinderte Menschen und einem barrierefreien WC ausgestattet.

Voraussichtlich ab Dezember 2012 werden auf dem Mittelhessennetz inklusive der Strecke Hanau - Friedberg - Gießen neue Elektrotriebwagen der Baureihe 442 zum Einsatz kommen. Diese bieten ebenfalls in einem gekennzeichneten Mehrzweckabteil ausgewiesene Rollstuhlstellplätze an. Von diesem Mehrzweckbereich ist die barrierefreie Toilette zu erreichen. Ferner sind in jedem Triebwagen mindestens 10 % der Sitzplätze für mobilitätseingeschränkte Reisende als „Priority Seats“ ausgewiesen.

Die von diesen Zügen bedienten Bahnhöfe und Haltestellen verfügen allerdings nur vereinzelt über einen barrierefreien Zugang (Rampen, Aufzüge u. a.). Über Details informiert die Mobilitätsservice-Zentrale und die Bahnhofssuche unter www.bahnhof.de.

Doppelstock-Wendezüge werden überwiegend auf folgenden Strecken eingesetzt:

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

Alle Steuerwagen der Doppelstock-Wendezüge besitzen einen Mehrzweckraum mit Rollstuhlplätzen sowie barrierefreier Toilettenanlage. Die Einstiegshöhe an den Außentüren zum Mehrzweckraum beträgt 60 cm, wobei ggf. vorhandene Niveauunterschiede zum Bahnsteig durch eine fahrzeuggebundene Einstiegshilfe überbrückt werden können. Des Weiteren sind die Doppelstock-Wagengarnituren außen mit einem optischen Fahrgastinformationssystem ausgestattet. Im Fahrzeug erfolgt grundsätzlich eine automatische akustische Informationsgebung über den Namen des nächsten Haltes und der Ausstiegsseite, wobei auch zusätzliche manuelle Ansagen durch das Zugpersonal möglich sind. Eine optische Informationsgebung im Fahrzeug über Datum, Uhrzeit, Zugziel und nächsten Halt ist überwiegend gegeben. Bei den übrigen Zügen wird ebenfalls der nächste Halt und die Ausstiegsseite angesagt, in einzelnen Fällen geschieht dies noch durch den Triebfahrzeugführer.

Sukzessive ist geplant, dass beginnend ab Mitte 2012, auf den Strecken Frankfurt - Wächtersbach - Fulda, Frankfurt - Bad Vilbel - Glauburg-Stockheim und Frankfurt - Gießen - Kassel modernisierte und teilweise fabrikneue Doppelstockwagen mit einem neuen Innendesign, einem neuen modernen Fahrgastinformationssystem und im Steuerwagen mit einem TSI PRM-gerechten Mehrzweckraum (incl. Toilette nach TSI PRM) zum Einsatz kommen werden.

Auf allen lokbespannten Zügen im Bereich des Rhein-Main Verkehrsverbundes (RMV) sowie auf den ein- und ausbrechenden RE-Linien fahren Zugbegleiter (Kundenbetreuer im Nahverkehr = KiN) mit, die mobilitätseingeschränkten Fahrgästen behilflich sein können. Darüber hinaus erleichtern die einheitliche Zugbildung sowie die Kommunikation des Standortes des Steuerwagens (bei Abfahrt in Frankfurt Hbf immer an der Spitze des Zuges) die Fahrt.

Auf der Dreieich-Bahn sind Verbrennungstriebwagen (VT) der Baureihen 646 und 628 im Einsatz. Die VT der Baureihe 646 besitzen eine Einstiegshöhe von 55 cm, des Weiteren verfügen sie über eine Überfahrbrücke, eine barrierefreie Toilette, einen Rollstuhlstellplatz sowie ein Fahrgastinformationssystem mit optischer und akustischer Informationsgebung. Die VT der Baureihe 628 sind nicht niveaugleich und verfügen über keine fahrzeuggebundene Einstiegshilfe. Bei diesen Zügen ist der Zustieg mit einem Rollstuhl nicht möglich.

- S-Bahn Rhein-Main

Mittlerweile sind 62 der 111 S-Bahn-Stationen barrierefrei zugänglich. Dazu gehören alle Stationen zwischen Frankfurt-Süd und Darmstadt (S3), die Stationen der Citytrasse Offenbach von Frankfurt-Mühlberg bis Offenbach-Ost (S1, S2, S8, S9), alle Stationen zwischen Offenbach und Hanau (S8, S9) sowie alle Stationen der Rodgau-S-Bahn von Offenbach bis Dietzenbach (S2) und Offenbach bis Ober-Roden (S1). Ebenfalls barrierefrei sind die Bahnhöfe Frankfurt Main Hbf, Frankfurt Flughafen, Wiesbaden, Mainz, Rüsselsheim, Hofheim, Bremthal, Schwalbach Nord, Zeilsheim, Bad Homburg, Bad Soden, Eschborn Süd, Kronberg Süd und Kronberg.

Der Einsatz der neuen Fahrzeugbaureihe ET 423 mit fahrzeuggebundener Einstiegshilfe wurde weiter ausgeweitet. Inzwischen sind die Linien S1, S3, S4, S5 und S6 vollständig, die Linie S2 zur Hälfte mit neuen Fahrzeugen bestückt.

Im Rahmen der durch DB Regio Hessen gewonnenen Ausschreibung S-Bahn Rhein-Main ist geplant, dass ab Ende 2014 alle noch vorhandenen Altfahrzeuge der Baureihe 420 durch TSI PRM-gerechte Fahrzeuge der Baureihe 430 ersetzt werden. Weiterhin ist geplant, dass die vorhandenen Fahrzeuge der Baureihe 423 sukzessive modernisiert und mit TSI PRM-gerechten Mehrzweckräumen ausgerüstet werden.

Weitere Bahnstationen die ein barrierefreies Reisen in Hessen ermöglichen, sind auf www.rmv.de unter dem Reiter „Service/Barrierefreies Reisen/Stationsinformationen“ und auf www.nvv.de unter dem Reiter „Service/Bahnhofskarte/Ausstattung“ zu finden.

2.1.2.3 DB Regio Nordrhein- Westfalen GmbH

Fahrzeuge

Auf fast allen RE-Linien und den meisten RegionalBahn (RB)-Linien in Nordrhein-Westfalen kommen moderne Fahrzeuge zum Einsatz, die größtenteils über fahrzeuggebundene Einstiegshilfen, z. T. Universaltoilette, einen Servicruf für Rollstuhlfahrer im Bereich der Rollstuhlplätze und insgesamt über ein modernes Design verfügen. Im Einzelnen werden u. a. folgende Fahrzeuge eingesetzt:

- Baureihe 425 (mit elektrischem Hublift und Universaltoilette)
> 71 Fahrzeuge
- Doppelstocksteuerwagen (mit fahrzeuggebundene Einstiegshilfe und Universaltoilette)
> 63 Fahrzeuge
- Baureihe 640 (mit fahrzeuggebundener Rampe und Universaltoilette)
> 30 Fahrzeuge
- Baureihe 648 (mit fahrzeuggebundener Rampe und Universaltoilette)
> 28 Fahrzeuge
- Baureihe 643 (mit fahrzeuggebundener Rampe und Universaltoilette)
> 43 Fahrzeuge
- Baureihe 643.2 (mit fahrzeuggebundener Rampe)
> 26 Fahrzeuge
- Baureihe 644 (mit Universaltoilette)
> 61 Fahrzeuge

Im Bereich der S-Bahn Köln kommen 63 Fahrzeuge der Baureihe 423 mit barrierefreiem Einstieg an 96 cm hohen Bahnsteigen und fahrzeuggebundener Einstiegshilfe zum Einsatz. Für den Bereich der S-Bahn Rhein-Ruhr wurden zwischen 2008 und 2010 84 Fahrzeuge der Baureihe 422 im Wert von rund 400 Mio. EUR beschafft, ebenfalls mit barrierefreiem Einstieg an 96 cm hohen Bahnsteigen und zusätzlicher fahrzeuggebundener Einstiegshilfe.

Für die Linie RE 9 (Rhein-Sieg-Express) werden 15 Fahrzeuge der Baureihe 442 mit fahrzeuggebundener Rampe und Universaltoilette, sowie ein Doppelstockzug mit elektrischer Rampe und Universaltoilette für rund 80 Mio. EUR beschafft.

Kundeninformation und Service

Bereits im Jahr 2003 wurde in Nordrhein-Westfalen ein flächendeckendes Projekt zur Verbesserung der Reisendeninformation im Zug durchgeführt. Es enthielt ein Ansagetraining für Triebfahrzeugführer, um ihnen Standards und eine konkrete Anleitung mitzugeben, wie, wann und auf welche Art Ansagen im Zug zu erfolgen haben. Das Training wird jährlich aufgefrischt. Die Ansage der Ausstiegsseite, besonders für sehbehinderte Reisende eine wichtige Information, wurde im Rahmen dieses Projektes eingeführt, soweit es die Fahrzeugbeschaffenheit und die betrieblichen Bedingungen erlauben.

2.1.2.4 DB Regio Nord - Niedersachsen/Bremen

Auf allen lang laufenden RE-Linien sind Doppelstockzüge mit Steuerwagen im Einsatz. Die Fahrzeuge verfügen über eine elektrische Überfahrrampe, eine geräumige Universaltoilette und einen großen Mehrzweckbereich. Diese Züge fahren auf folgenden Strecken:

- Hannover - Bremen - Norddeich
- Braunschweig - Hannover - Bielefeld/Rheine
- Osnabrück - Bremen - Bremerhaven
- Münster (Westfalen) - Rheine - Emden

Die Fahrgastinformation erfolgt akustisch und optisch; es wird über Zielbahnhof, nächsten Halt und Ausstiegsseite informiert. Sofern die Züge an Bahnsteigen abfahren, auf denen sich Wagenstandsanzeiger befinden, ist die Wagenreihung exemplarisch dargestellt. So haben mobilitätseingeschränkte Reisende die Möglichkeit, sich über die Position des Steuerwagens am Bahnsteig zu informieren. In aller Regel werden die RE in fester Zugbildung gefahren, so dass sich das Mehrzweckabteil immer an der gleichen Stelle befindet. Es wird angestrebt, die Informationen über die Wagenreihung weiter zu verbessern.

Auf der RE-Linie Hannover - Norddeich sind auf dem stark frequentierten Abschnitt Hannover - Oldenburg stets zwei Kundenbetreuer im Einsatz. Damit kann mobilitätseingeschränkten Reisenden auch zu nachfragestarken Zeiten Unterstützung beim Ein- und Aussteigen angeboten werden.

In den Doppelstocksteuerwagen im RE-Kreuz Niedersachsen/Bremen (Hannover - Norddeich und Osnabrück - Bremerhaven) wird im Rahmen eines Umbauprogramms bis Dezember 2013 ein Rollstuhlfahrern vorbehaltener Bereich in unmittelbarer Nähe des Behinderten-WCs geschaffen. Dieser umfasst die Stellfläche für zwei Rollstühle und den Einbau von Begleitersitzen. Außerdem wird ein Notrufknopf in Nähe der Rollstuhlplätze angebracht. Die Piktogramme in den Zügen im RE-Kreuz werden mit Brailleschrift für sehbehinderte Menschen ausgeführt.

Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2008 wurden drei weitere Linien in das Netz der S-Bahn Hannover integriert.

- Hannover - Lehrte - Hildesheim,
- Hannover - Sarstedt - Hildesheim und
- Hannover - Burgdorf - Celle

Diese neuen S-Bahn-Linien werden durch neue Fahrzeuge der Baureihe 425 bedient. Diese Fahrzeuge verfügen über eine Rampe und eine Universaltoilette. Zugleich wurden alle Bahnsteige auf eine Höhe von 76 cm über Schienenoberkante gebracht sowie nahezu alle Bahnsteigzugänge barrierefrei ausgebaut. Somit ist auf diesen Linien ein S-Bahn-Standard eingeführt und ein niveaugleicher Einstieg in die Fahrzeuge hergestellt. Alle S-Bahn-Züge verfügen über eine automatische akustische und optische Fahrgastinformation.

Im Jahr 2009 wurde für den Geltungsbereich des Verbundtarifs Region Braunschweig (VRB) eine Karte erstellt, die mobilitätseingeschränkten Reisenden eine Hilfestellung bei der Planung ihrer Reise bietet. Dieses Pilotprojekt wurde in Kooperation mit dem Aufgabenträger durchgeführt.

Reisende mit Schwerbehinderung werden von den Zugpersonalen des Verkehrsbetriebs Bremen über die seit 01.09.2011 geltende Tarifänderung zur Freifahrt in Nahverkehrszügen informiert. Auf einem eigens erstellten Flyer werden alle wesentlichen Informationen zusammengefasst und an die Zielgruppe verteilt.

2.1.2.5 DB Regio Nord - Regionalbahn Schleswig-Holstein

Fahrzeuge

Die Belange mobilitätseingeschränkter Personen haben einen besonderen Stellenwert. Diesen Interessen wird durch die konsequente Umstellung des Fuhrparks auf Fahrzeuge mit optimierten Einstiegsverhältnissen Rechnung getragen. Ein Großteil aller Verkehre der RB Schleswig-Holstein wird mit barrierefreien Fahrzeugen sichergestellt. Daneben wird durch eine standardisierte Zugreihung sichergestellt, dass der barrierefreie Einstieg immer an der gleichen Stelle zu finden ist. So können sich Personal und Fahrgäste gut orientieren und den Ablauf vereinfachen.

Auf der Strecke Hamburg - Flensburg (- Padborg) setzt die RB Schleswig-Holstein bereits seit Dezember 2005 umgebaute Interregio-Wagen mit Nahverkehrssteuerwagen ein, die über einen Hublift verfügen und es mobilitätseingeschränkten Reisenden ermöglichen, auch ohne Voranmeldung diese Züge zu benutzen. Auf der Strecke Kiel - Flensburg fahren seit über 10 Jahren Lint-Triebwagen, die mittels einer Rampe von mobilitätseingeschränkten Reisenden genutzt werden können. Weiterentwickelte Fahrzeuge dieser Lint-Serie kommen seit Fahrplanwechsel im Dezember 2009 auch auf den nicht elektrifizierten Strecken rund um Lübeck Richtung Kiel, Lüneburg und Fehmarn zum Einsatz. Doppelstockzüge mit einem Niederflursteuerwagen verkehren seit 2009 neben der RE-Linie Hamburg - Lübeck auch auf der RE-Linie Hamburg - Kiel und der RB-Linie Hamburg - Ahrensburg - Bad Oldesloe.

Bei allen Fahrzeugen steht neben einer Universaltoilette pro Fahrzeugseite mindestens ein barrierefreier Zugang zum Mehrzweckraum zur Verfügung, welcher auf 76 cm hohe Bahnsteige optimiert ist, aber auch bei einer Bahnsteighöhe von 55 cm genutzt werden kann. Notruftasten - auch auf der Toilette - ermöglichen direkten Kontakt zum Fahrpersonal, welches Hilfestellung leisten kann. Videoüberwachung in den neuen Lint VT 648.4, die seit Ende 2011 neu auf den Strecken von Kiel nach Flensburg sowie von Kiel nach Husum und weiter nach St. Peter Ording verkehren, steigern zudem das Sicherheitsgefühl.

Mobilitätseingeschränkte Fahrgäste können so jederzeit ohne Voranmeldung zu steigen. Sollte dennoch der Fahrzeugtyp aus betrieblichen Gründen abweichen und kein barrierefreier Einstieg vorhanden sein, besteht die Möglichkeit kostenlos mit einem Taxi transportiert zu werden.

Kundeninformation & Service

Der Aufgabenträger erstellt eine Broschüre „Mobilität für alle“ sowie eine Übersichtskarte mit Hinweisen zu Einrichtungen für mobilitätseingeschränkte Reisende. Hier werden u.a. barrierefreie Bahnsteige (76 cm) oder Bahnhöfe mit barrierefreiem WC ausgewiesen. Die RB Schleswig-Holstein weist z. B. in ihren Faltfahrplänen auf barrierefreie Zugverbindungen hin. Diese können über die Landesweite Verkehrsservicegesellschaft (LVS) Schleswig-Holstein oder die RB Schleswig-Holstein angefordert werden.

Kommunikation mit Kunden und Bestellerorganisationen

Um die spezifischen Bedürfnisse von mobilitätseingeschränkten Personen zu ermitteln, weitestgehend im Betrieb zu realisieren und sinnvoll weiter zu verbessern, treffen sich die entsprechenden Vertreter im Rahmen des Fahrgastbeirats. Regelmäßig findet ein Informationsaustausch mit Behindertenverbänden statt, im Rahmen dessen auch konkrete Problemstellungen behandelt werden. In Einzelfällen bietet die RB Schleswig-Holstein den Beteiligten an, vor Ort die Situation nachzustellen, um diese dann gemeinsam zu optimieren.

2.1.2.6 Region Rhein-Neckar

In der Region Rhein-Neckar wurde das barrierefreie Angebot wie folgt erweitert:

Zum Fahrplanwechsel am 13. Dezember 2009 wurde auf der Strecke Heidelberg - Eppingen (S5) bzw. Aglasterhausen (S51) der S-Bahn-Betrieb aufgenommen. Dort verkehren bei niveaugleichem Einstieg Elektrotriebzüge der Baureihe ET 425 mit einer Trittstufe und stellen mit einer fahrzeuggebundenen Überfahrhilfe die barrierefreie Zugänglichkeit sicher.

In Tagesrandlagen verkehren RB-Züge der Baureihe VT 628, die nicht niveaugleich sind und nicht über eine fahrzeuggebundene Einstiegshilfe verfügen.

Zum Fahrplanwechsel am 11. Dezember 2011 wurde auf der Strecke Bruchsal-Graben-Neudorf-Germersheim (S33) der S-Bahn-Betrieb aufgenommen. Mehr Verbindungen, insbesondere morgens und abends, neue Direktverbindungen in die Zentren der Metropolregion Rhein-Neckar, moderne S-Bahn-Fahrzeuge sowie neue und modernisierte Stationen sorgen für mehr Komfort.

Fahrzeuge

Auf dieser neuen S-Bahn Linie kommen bei niveaugleichem Einstieg Elektrotriebzüge der Baureihe ET 425 ohne und mit Trittstufe im Einstiegsbereich zum Einsatz, wobei letztere mit einer fahrzeuggebundenen Überfahrhilfe die barrierefreie Zugänglichkeit sicher stellen. Lediglich drei Verbindungen morgens werden auch künftig mit Dieselfahrzeugen (VT 628) gefahren und im Fahrplan als Regionalbahn ausgewiesen. Diese Fahrzeuge sind nicht niveaugleich und verfügen nicht über eine fahrzeuggebundene Einstiegshilfe. Bei diesen Zügen ist der Zustieg mit einem Rollstuhl nicht möglich.

Bahnhöfe

Die Stationen wurden nach S-Bahn-Standard neu gebaut oder modernisiert. Stufenlose Zugänge zum Bahnsteig, überdachte Wartebereiche mit Sitzbänken, Fahrgastinformationsanlagen zur Ankündigung von Unregelmäßigkeiten sowie erhöhte Bahnsteige für bequemes Einsteigen bieten ein deutliches Plus an Komfort. Die komplette Fertigstellung der Stationsausstattung ist im Laufe des Jahres 2012 gewährleistet. Ausnahme ist die Station Bruchsal am Mantel: hier gibt es zunächst keine Rampen und Aufzüge als Zugänge.

Kundeninformation & Service

Seit November 2011 gibt es die neue Broschüre „S-Bahn Rhein-Neckar: Das Wichtigste auf einen Blick“. Sie enthält unter anderem alle Informationen über die barrierefreie Ausstattung der Fahrzeuge sowie einen Liniennetzplan, der über die barrierefreien Zugangsmöglichkeiten der Stationen der S-Bahn Auskunft gibt. Diese Broschüre kann beim Kundendialog DB Regio Rhein-Neckar per E-Mail (www.bahn.de/kontakt) angefordert werden.

2.1.2.7 Region Nordost (Berlin-Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern)

Fahrzeuge

Die Region Nordost verfügt über einen modernen Fahrzeugpark. Auf den RE-Linien

- RE 1 Magdeburg - Berlin - Frankfurt (Oder)
- RE 2 Rathenow - Berlin - Cottbus
- RE 3 Stralsund - Elsterwerda
- RE 4 Wismar - Berlin - Luckenwalde
- RE 5 Rostock/Stralsund - Berlin - Falkenberg (Elster)/Lutherstadt Wittenberg sowie
- RE 1 Hamburg - Schwerin - Rostock

kommen moderne, schnelle und klimatisierte Doppelstockwagen zum Einsatz. Diese Fahrzeuge sind zum Teil durch die Länder Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern gefördert. Eine fahrzeuggebundene Einstiegshilfe ermöglicht bei allen gängigen Bahnsteighöhen den Einstieg mobilitätseingeschränkter Reisender. Die Doppelstocksteuerwagen verfügen über eine Universaltoilette. Hier ist auch der Mehrzweckbereich angeordnet, der für die Beförderung von RollstuhlfahrerInnen vorgesehen ist.

Für die im Rahmen der Ausschreibung Stadtbahn eingesetzten Fahrzeuge erfolgt aktuell eine den Anforderungen der genannten Ausschreibung entsprechende Renovierung des Innenraumes und eine Erneuerung der Universaltoiletten.

Die Linien RE 2 und RE 4 werden ab Dezember 2012 durch ein konzernexternes Eisenbahnverkehrsunternehmen bedient.

Auf der RE-Linie 9 Rostock - Stralsund - Insel Rügen sind moderne Elektrotriebzüge (ET) der Baureihe 429 (FLIRT) im Einsatz. Sie verfügen über ausfahrbare Schiebetritte, eine fahrzeuggebundene mechanische Einstiegshilfe sowie eine Universaltoilette im entsprechenden Mehrzweckabteil.

Ebenfalls mit fahrzeuggebundenen mechanischen Einstiegshilfen, Universaltoilette sowie mit zwei Rollstuhlstellplätzen ausgestattet sind die auf vielen Linien eingesetzten modernen Dieseltriebwagen der Baureihe 646 (Berlin - Brandenburg) bzw. 642 (Mecklenburg-Vorpommern).

Auf einzelnen Linien verkehren heute noch Altbaufahrzeuge, die jedoch ebenfalls über mechanische Einstiegshilfen und Mehrzweckabteil mit Toilette (bei Altbau-Doppelstockwagen mit Universaltoilette) verfügen. Daran wird sich künftig folgendes ändern:

Vsl. ab Mitte 2012 kommen auf den Linien RE 10 Cottbus -Leipzig und RB 43 Cottbus - Falkenberg (Elster) moderne Elektrotriebzüge der Baureihe 442 (TALENT 2) zum Einsatz. Diese zeichnen sich durch ausfahrbare Schiebetritte, fahrzeuggebundene Einstiegshilfen (manuell klappbare Überfahrampen), Universaltoiletten und Mehrzweckbereiche mit zwei Rollstuhlstellplätzen (bei den zweiteiligen Fahrzeugen) bzw. vier Rollstuhlstellplätzen (bei den vierteiligen Fahrzeugen) aus.

Ab Mai 2012 ist geplant, dass die DB Regio AG im Rahmen der gewonnenen Ausschreibung der Lose 1 und 3 des Netzes Stadtbahn sukzessive drei- und fünfteilige Elektrotriebzüge dieser Baureihe auf folgenden Linien einsetzt:

- RB 13 Berlin-Spandau - Wustermark
- RB 14 Senftenberg - Nauen
- RB 20 Oranienburg - Potsdam Hbf
- RB 21 Wustermark - Griebnitzsee - Berlin-Friedrichshagen
- RB 22 Berlin - Brandenburg - International - Terminal - Potsdam Hbf - Berlin-Friedrichshagen
- RB 23 Michendorf - Potsdam Hbf

Ab Mitte 2012 sollen diese Fahrzeuge auch auf der neuen Linie RE 9 Berlin Hbf (tief) - Terminal Berlin-Brandenburg International (Flughafen-Express) verkehren.

Ab Dezember 2012 kommen die RE-Linien

- RE 7 Dessau-Belzig - Senftenberg
- RE 11 Frankfurt (Oder)- Cottbus und

und ab Dezember 2014 die Linie RB 24 Eberswalde - Berlin hinzu. Entsprechend TSI PRM verfügen diese Fahrzeuge über zwei Rollstuhlstellplätze und eine barrierefreie Toilette.

Eine weitere Neuerung wird es ab Dezember 2012 auf der RE-Linie 1 Magdeburg - Berlin - Frankfurt (Oder) - Eisenhüttenstadt geben. Auf Anregung der Behindertenverbände werden die Einrichtungen für mobilitätseingeschränkte Reisende

dann in der Mitte des Zuges zu finden sein. Die Doppelstockwagen erhalten ein umfangreiches Redesign. Der 1./2. Klasse-Mittelwagen wird mit einer Universaltoilette ausgestattet und erhält neben der manuell auslegbaren Überfahrrampe einen Schiebetritt zur Spaltüberbrückung. Die Steuerwagen werden dementsprechend zurückgebaut.

Kundenservice und Personal

Die Region Nordost legt neben der Ausstattung der Fahrzeuge auch hohen Wert auf im Umgang mit mobilitätseingeschränkten Reisenden geschultes, zuvorkommendes Personal.

Auch die Aufgabenträger messen der Betreuung der Reisenden eine hohe Bedeutung bei, so dass bei den Verfahren Ostseeküste (RE 1/RE 9 in Mecklenburg-Vorpommern), Cottbus - Leipzig und auch beim Netz Stadtbahn auf die Angebote der Zuschlag erteilt wurde, die einen hundertprozentigen Besetzungsgrad der Züge mit Servicepersonal vorsehen. Dies schafft für mobilitätseingeschränkte Reisende Planbarkeit und Unabhängigkeit bei ihren Reisen.

2.1.2.8 Region Bayern

DB Regio hat das ausgeschriebene Dieselnetz Augsburg I mit einem Leistungsumfang von 1,25 Mio. Zugkilometer p. a. auf den Strecken Augsburg - Landsberg und Augsburg - Bad Wörishofen für sich entscheiden können. Auf diesen Linien setzt DB Regio seit 12/2007 modernisierte Niederflurtriebwagen mit einer mechanischen Klapprampe ein.

Zudem konnte DB Regio die Ausschreibung Dieselnetz Nürnberg gewinnen. Hier setzt DB Regio seit 12/2008 moderne Niederflurtriebwagen ein. Insgesamt verkehren diese Fahrzeuge mit einem Leistungsumfang von 3,2 Mio. Zugkilometer p. a. im gesamten Dieselnetz Nürnberg. Die Fahrzeuge sind mit einer Universaltoilette sowie mit einer mechanischen Klapprampe ausgestattet.

Zusätzlich hat DB Regio bei diesen Fahrzeugen ein spezielles Paket „Mobilität & Orientierung“ entwickelt, das folgende Komponenten enthält:

- Tastlippen an den Türen für sehbehinderte Fahrgäste
- tief positionierte Haltewunschaster in den Mehrzweckbereichen
- kontrastreiche Kantenschutzleisten
- helle Schrift auf dunklem Grund bei Piktogrammen und Hinweisschildern.

Auch das sogenannte elektrifizierte Netz Augsburg konnte DB Regio für sich entscheiden. Auf den Strecken München - Augsburg - Ulm, Augsburg - Donauwörth - Treuchtlingen, Donauwörth - Nördlingen, Nördlingen - Aalen, Teilstrecke Augsburg - Donauwörth und Teilstrecke Augsburg - Dinkelscherben setzt DB Regio seit 12/2008 bzw. 12/2009 neue Elektrotriebwagen mit einem Leistungsumfang von 4,9 Mio. Zugkilometer ein. Diese Bauart Elektrotriebwagen setzt DB Regio seit 06/2010 im ebenfalls gewonnenen Wettbewerbsnetz München - Passau („Donau-Isar-Express“) auf rund 90% der insgesamt 2,6 Zugkilometer des Netzes ein. Gleiches gilt auch für das elektrische Netz rund um Würzburg. Auf den

Strecken Nürnberg - Würzburg, Neustadt (Aisch) - Nürnberg, Kitzingen - Würzburg, Lohr - Würzburg, Gemünden - Schlüchtern, Würzburg - Schweinfurt - Bamberg und Würzburg - Treuchtlingen verkehren ebenfalls neue Elektrotriebwagen. Seit 12/2009 bzw. 12/2010 werden insgesamt rund 6 Mio. Zugkilometer bedient.

Die neuen Elektrotriebwagen sind mit folgenden Komponenten ausgestattet:

- mechanische Klapprampe in jedem Mittelwagen
- taktile Tastlippen/Blindentaststreifen an den Türen für sehbehinderte Fahrgäste
- barrierefrei erreichbar positionierte Haltewunschtaster in den Mehrzweckbereichen
- tief angeordnete und besonders gekennzeichnete Anforderungstaster innen und außen an den Türen aller Wagen mit Universaltoilette
- kontrastreiche Kantenschutzleisten
- helle Schrift auf dunklem Grund bei Piktogrammen und Hinweisschildern
- taktile Ausstattung sämtlicher Bedientaster.

Im erweiterten Netz der S-Bahn Nürnberg werden die S-Bahnlinien 1, 3 und 4 voraussichtlich bis Ende 2012 mit 42 neuen elektrischen Triebwagen ausgestattet. Im Vorfeld der Beschaffung wurde mit den regionalen Behindertenverbänden in Rahmen der technischen Möglichkeiten der Fahrzeuge Anpassungen an der Barrierefreiheit abgestimmt. Die neuen Triebwagen wurden mit folgenden Komponenten ausgestattet:

- mechanische Klapprampe in jeden Endwagen
- taktile Tastlippen/Blindentaststreifen an den Türen für sehbehinderte Fahrgäste
- akustisches Türfindsignal für blinde Fahrgäste
- tief angeordnete und besonders gekennzeichnete Anforderungstaster innen und außen an den Türen des Wagen mit Universaltoilette
- kontrastreiche Kantenschutzleisten und Haltestangen
- rollstuhlgerechte Einstiege in den Endwagen
- niveaugleiche Schiebetritte
- helle Schrift auf dunklem Grund bei Piktogrammen und Hinweisschildern
- taktile Ausstattung sämtlicher Bedientaster.

Die eingesetzten 48 Wagen auf der S 2 der S-Bahn Nürnberg werden bis April 2012 einem umfangreichen Redesign unterzogen. Im Zuge dieses Umbaus werden alle Steuerwagen mit einer mechanischen Klapprampe ausgestattet.

2.1.2.9 DB RegioNetz Verkehrs GmbH

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

Bundesweit gibt es mit der Erzgebirgsbahn (EGB), der Kurhessenbahn (KHB), der Oberweißbacher Berg- und Schwarzatalbahn (OBS), der Südostbayernbahn

(SOB) sowie der Westfrankenbahn (WFB) fünf sogenannte RegioNetze, in denen vor Ort Infrastruktur und Verkehr eng miteinander verzahnt sind, und die unter dem Dach der Deutschen Bahn AG wie mittelständische Unternehmen agieren.

Die einzelnen RegioNetze befinden sich außerhalb von Ballungsräumen in eher strukturschwachen Gebieten. Die RegioNetze betreiben heute ein Streckennetz von 1.200 Kilometern und erbringen jährlich eine Leistung von rund 13 Mio. Zugkilometern. Knapp 18 Mio. Fahrgäste sind jährlich in den RegioNetzen unterwegs.

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

Mobilitätseingeschränkte Reisende müssen nicht auf historisches Bergbahnerlebnis verzichten.

Die zehn Bahnhöfe bzw. Haltepunkte der Oberweißbacher Berg- und Schwarzatalbahn (OBS) in Thüringen sind seit einigen Jahren alle barrierefrei und ermöglichen mobilitätseingeschränkten Reisenden dadurch sowohl die Nutzung der 25 km langen Schwarzatalbahn und vor allem auch der in ihrer Art weltweit einmaligen Bergbahn Obstfelderschmiede – Lichtenhain – Cursdorf, die durch eine Steigung von 25 % aus dem Schwarzatal bis auf die Höhen des Thüringer Waldes geprägt wird. Lediglich der Bahnhof Rottenbach, an dem die Züge der Schwarzatalbahn beginnen bzw. enden, gehört nicht zur OBS. Dort ist bisher leider nur der zur Straßenseite gelegene Bahnsteig barrierefrei erreichbar. Der Umstieg von und zu den anderen Bahnsteigen ist ohne fremde Hilfe noch nicht möglich. Sieben der zur OBS gehörenden Bahnhöfe und Haltepunkte sind zudem mit Blindenleitstreifen ausgerüstet und an fünf Bahnhöfen erfolgt der Einstieg in die Fahrzeuge niveaugleich.

Der Streckenabschnitt der historischen Standseilbahn Obstfelderschmiede – Lichtenhain aus dem Jahr 1923 kann stündlich von RollstuhlfahrerInnen genutzt werden. Die Abfahrtszeiten des für RollstuhlfahrerInnen zugänglichen Personenzuges sind in den Fahrplänen gesondert gekennzeichnet. Gleiches gilt für die sogenannte Flachstrecke zwischen Lichtenhain und Cursdorf. Die dort verkehrenden historischen Elektrotriebwagen haben nahezu bahnsteigebene Einstiege und führen zusätzlich eine Einstiegshilfe mit. Der Zugang zu den Bahnhöfen und Haltepunkten ist entweder durch Rampen, Aufzüge oder gesonderte Ein- und Ausstiegshalte sichergestellt. Damit können auch mobilitätseingeschränkte Reisende das Erlebnis einer Fahrt mit der historischen Bergbahn genießen.

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

überwinden und die Türen zudem zu schmal sind. Eine Umrüstung dieses historischen Fahrzeuges ist nicht möglich.

Erzgebirgsbahn (EGB) hat weitere Stationen barrierefrei gestaltet.

In den vergangenen drei Jahren hat die EGB 18 Bahnhöfe bzw. Haltepunkte zu barrierefreien Stationen umgebaut, so dass nunmehr bereits 55 der insgesamt 70 durch die EGB betriebenen Stationen barrierefrei sind. Mit Blindenleitstreifen ausgerüstet sind 55 Bahnhöfe. Die im Netz der EGB eingesetzten modernen Dieseltriebwagen der Baureihe 642 verfügen über sogenannte Schiebetritte, so dass bei einer Regelhöhe der Bahnsteige von 55 cm die noch vorhandene Spaltbreite überbrückt wird und damit bequem ein- und ausgestiegen werden kann.

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

Die EGB richtet hohes Augenmerk auf ein möglichst barrierefreies Reisen in der Region und ist daher ständiges Mitglied der in Chemnitz ansässigen Arbeitsgruppe „Mobilität für alle“. Als besonders vorbildlich für die Zusammenarbeit in der Region für barrierefreies Reisen kann die Ausgestaltung des Haltepunktes Thermalbad Wiesenbad gelten. Dieser Haltepunkt befindet sich unmittelbar gegenüber einer Kurklinik für Behandlungen des Bewegungsapparates. Der Haltepunkt wurde durch die EGB komplett barrierefrei umgebaut. Parallel dazu wird durch die Gemeindeverwaltung ein Projekt für eine barrierefreie Verknüpfungsstelle zwischen dem Schienenpersonennahverkehr und dem übrigen öffentlichen Personennahverkehr realisiert. Dadurch werden die Station der EGB, Bushaltestellen, Parkplätze, die Kurklinik sowie der Kurpark barrierefrei miteinander verbunden und somit bequem für jedermann erreichbar.

Auch die übrigen RegioNetze unterstützen mobilitätseingeschränkte Fahrgäste durch verschiedene Maßnahmen.

Im Netz der Kurhessenbahn (KHB) verfügen 12 der insgesamt 18 eingesetzten Dieseltriebwagen verschiedener Baureihen über eine fahrzeuggebundene Einstiegshilfe. Insgesamt 32 und damit mehr als zwei Drittel der insgesamt 45 Bahnhöfe bzw. Haltepunkte sind barrierefrei, u. a. mit einem Blindenleitstreifen ausgerüstet.

Die Südostbayernbahn (SOB) hat 32 Mio. EUR in neue Doppelstockwagen investiert, die seit 2007 im Einsatz sind. Darunter sind auch sechs Steuerwagen, die über eine fahrzeuggebundene Einstiegshilfe sowie über eine Universaltoilette verfügen.

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

An fast allen 80 eigenen Bahnhöfen bzw. Haltepunkten der SOB ist ein niveaugleicher Einstieg in die Züge möglich, elf Bahnhöfe verfügen über Blindenleitstreifen, an acht Bahnhöfen ist zudem eine stationäre Einstiegshilfe vorhanden. Insbesondere im Rahmen der erfolgten Einführung des Stundentaktes auf der Rottalbahn Mühldorf - Passau zum Fahrplanwechsel im Dezember 2009 wird weiter in die Verbesserung der Barrierefreiheit an dieser Strecke investiert.

Das RegioNetz Westfrankenbahn (WFB) wurde zum 1. Januar 2006 gegründet und hat seitdem Maßnahmen zur barrierefreien Nutzung der Westfrankenbahn ergriffen. Im Zuge der schrittweisen Sanierung des Streckennetzes sowie der Bahnhöfe und Haltepunkte wurden drei Stationen barrierefrei gestaltet.

Sowohl die Südostbayernbahn als auch die Westfrankenbahn nehmen am Arbeitskreis „Barrierefreier Schienenpersonennahverkehr“ der Bayerischen Eisenbahngesellschaft teil. Im Rahmen dieses Arbeitskreises wird u. a. auch mit VertreterInnen von Behindertenverbänden über künftige Maßnahmen zur barrierefreien Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel diskutiert.

In allen Zügen der DB RegioNetz Verkehrs GmbH erfolgen Fahrgastansagen inklusive Nennung der kommenden Station und der jeweiligen Ausstiegsseite. Die neuen Triebwagen der Baureihen VT 641 (bei der OBS), VT 642 (bei der EGB und der WFB) sowie die VT 646 (bei der KHB) verfügen zudem jeweils über Universaltoiletten. Das Beispiel der RegioNetze zeigt, dass die Deutsche Bahn AG bestrebt ist, auch in strukturschwachen, eher ländlich geprägten Gebieten und damit außerhalb von Ballungsräumen, ein barrierefreies Reisen zu ermöglichen. Zahlreiche Bahnhöfe und Züge ermöglichen dies bereits heute, weitere werden perspektivisch folgen.

2.1.2.10 Region Südwest

Ende 2008 wurde der Betrieb des Westpfalznetzes aufgenommen. Die in diesem Netz eingesetzten Fahrzeuge der Baureihen VT 642 und VT 643 verfügen insbesondere für blinde und sehbehinderte Reisende über spezielle taktile Kennzeichnungen des Leitsystems in den Zügen.

Außerdem wurde in diese Fahrzeuge eine Rampe mit Zugang zum Mehrzweckraum eingebaut, mit deren Hilfe RollstuhlfahrerInnen von einem Bahnstieg mit 55 cm aus barrierefrei das Fahrzeuginnere erreichen können. Diese Rampe ist auch für andere Bahnsteige mit einer Höhe von 25 cm (Untergrenze) bis 76 cm (Obergrenze) bedingt geeignet.

DB Regio Südwest hat das Ausschreibungsverfahren zum RE-Netz Südwest gewonnen, der Betrieb wird zum Fahrplanwechsel Ende 2014 aufgenommen. Dieses Netz umfasst die elektrisch betriebenen RE-Linien in Rheinland-Pfalz und dem Saarland mit Anbindungen nach Mannheim und weiter nach Karlsruhe sowie nach Frankfurt (Main).

In diesem Netz werden Fahrzeuge des Typs Stadler FLIRT eingesetzt werden. Diese Fahrzeuge verfügen über eine Einstiegshöhe von 76 cm und sind an den jeweils ersten Türen mit fahrzeuggebundenen Einstieghilfen versehen, die bis zu

eine Einstiegshöhe von 38 cm geeignet ist. Die Toiletten sind gemäß der TSI PRM ausgebaut und ausgeführt. Damit berücksichtigen sie die besonderen Anforderungen von eingeschränkt mobilen Personen. Auch diese Fahrzeuge verfügen über spezielle taktile Kennzeichnungen, insbesondere für blinde und sehbehinderte Reisende.

2.1.2.11 Region Südost

Fahrzeuge

- In der Region Südost sind alle Niederflurfahrzeuge mit einer Überfahrbrücke ausgestattet. In der elektronischen Fahrplanauskunft sind diese Züge mit folgendem Wortlaut markiert: „fahrzeuggebundene Einstiegshilfe“. Mit Unterstützung des Zugbegleitpersonals im Zug ist somit ein Zustieg an barrierefreien Bahnhöfen mit einer Bahnsteigkante zwischen 38 und 76 cm Höhe möglich.
- Bei der S-Bahn Dresden wird seit September 2009 ein kurzfristiger Anmelde-service für mobilitätseingeschränkte Reisende angeboten. Bis 30 Minuten vor Abfahrt erfolgt über eine regionale Rufnummer die Vormeldung der Reisenden zum Kundenbetreuer im Zug (KiN). Somit wird eine Hilfestellung, u. a. das Ausfahren der Überfahrbrücke sowie die persönliche Hilfestellung an allen barrierefreien Bahnhöfen entlang der S-Bahn-Linien, zeitgerecht angeboten. In diesem Zusammenhang erfolgte eine erneute Schulung der KiN, um noch besser auf die Bedürfnisse dieser Kundengruppe eingehen zu können.
- In Zusammenarbeit mit dem Land wurde die Quote für KiN im Nahverkehr in Sachsen-Anhalt auf allen Zügen auf durchschnittlich 74% erhöht. Somit stehen nunmehr in dreiviertel aller Züge KiN für Hilfestellungen für mobilitätseingeschränkte Reisende im Zug zur Verfügung. Perspektivisch streben Zweckverbände und Landesverkehrsgesellschaften bei Neuvergaben von Leistungen wieder den 100%igen Einsatz von KiN an und somit können die notwendigen Hilfestellungen beim Zu- und Ausstieg realisiert werden. Ein selbstbestimmtes Reisen wird weitestgehend möglich.
- Es wird angestrebt, bis Ende 2013 in der Region Südost alle Nahverkehrsautomaten auf die neuen DB Automaten umzustellen. Diese Automaten sind mit ihren Touchscreen-Bildschirmen und der niedrigen Bedienhöhe wesentlich besser für mobilitätseingeschränkte Personen, insbesondere für RollstuhlfahrerInnen, geeignet.

2.1.2.12 S-Bahn Hamburg

Gegenwärtiger Zustand der Fahrzeuge und Anlagen sowie Maßnahmen zur Verbesserung der Barrierefreiheit im Bereich der S-Bahn Hamburg GmbH:

Fahrzeuge

Die S-Bahn Hamburg verfügt gegenwärtig über folgenden Fahrzeugbestand:

- BR 472 (Anlegerampe im Fahrzeug zur Überwindung der maximal 16 cm hohen Stufe zwischen Bahnsteig und Fahrzeugboden) - 52 Fahrzeuge.
- BR 474 (stufenloser Einstieg, Rampenbleche zur Überwindung des Spalts zwischen Fahrzeug und Bahnsteig) - 112 Fahrzeuge. Auf der Strecke Neugraben - Stade werden mobile Rampen zur Spalt- und Höhenüberwindung auf den Bahnsteigen bereitgestellt (Ausnahmen: In Neukloster, Dollern und Agathenburg bestehen keine barrierefreien Ein- und Ausstiegsmöglichkeiten).

Folgende Informationen erhalten die Fahrgäste in den Zügen:

- Akustisch

Nächster Halt, Anschlussbeziehungen, Ausstiegsseite und Tonsignale vor und während des Türschließvorgangs. Nur BR 472: an Verkehrsknotenpunkten (z. B. Hauptbahnhof) werden über die Außenlautsprecher Zugziel und ggf. Via-Bahnhöfe angesagt.

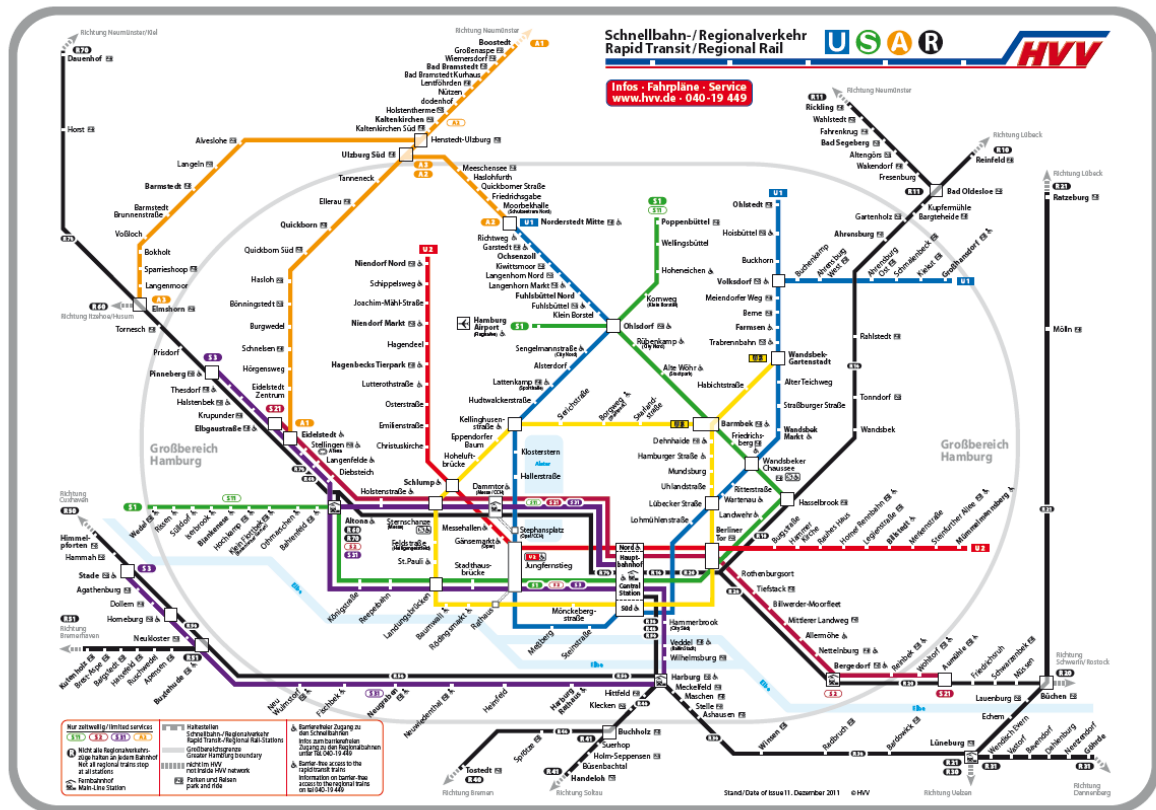
- Visuell

Nächster Halt, ergänzende akustische Informationen durch den Triebfahrzeugführer sind ebenfalls möglich.

In den Fahrzeugen heben sich die Türgriffe bzw. Türtaster von der Türfläche ab. Aus Sicherheitsgründen lassen sich nur die Türen öffnen, die auf der Bahnsteigseite liegen.

Ein S-Bahn-Zug besteht strecken- und verkehrszeitabhängig aus drei, sechs oder neun Wagen. Alle S-Bahn-Züge verfügen über Rampen und ein großes Mehrzweckabteil jeweils hinter den Führerräumen. Der Einsatz der Rampen soll, um den Fahrplan zu halten, nur an der ersten Tür hinter dem Triebfahrzeugführer erfolgen.

Bei der Neuentwicklung von Fahrzeugen werden VertreterInnen der Landesarbeitsgemeinschaft der behinderten Menschen mit einbezogen.



2.1.2.13 S-Bahn Berlin/Brandenburg

Kundeninformation und Service

- Mitarbeit der S-Bahn Berlin GmbH in der ständigen Arbeitsgruppe „Bauen und Verkehr – barrierefrei“ unter Leitung der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung. Im Dialog mit allen Behindertengruppen werden aktuelle Probleme zu Fahrzeugen, Informationen und baulichen/gestalterischen Belangen erörtert und nach Möglichkeit bei der weiteren Entwicklung/Realisierung berücksichtigt.
- Aktuelle Informationen zur Verfügbarkeit der Aufzüge auf S-Bahnhöfen werden unter www.s-bahn-berlin.de angeboten. Täglich um 10:30 Uhr und um 13:30 Uhr werden gestörte Aufzüge im Berliner Nahverkehr im Rahmen der Verkehrsmeldungen über einen regionalen Radiosender bekannt gegeben. Anfragen bei der S-Bahn Kundenbetreuung 030/297-43333 sind ebenfalls möglich.
- Insbesondere Störungen an Aufzugsanlagen führen dazu, dass rollstuhlgebundenen Fahrgästen das Verkehrsmittel S-Bahn zeitweise nicht zur Verfügung steht. Aus diesem Grunde werden vorbeugende Kontrollen der Aufzüge durchgeführt. Im Störfall erfolgt die Entstörung/Reparatur so kurzfristig wie möglich. Die Verfügbarkeit der Anlagen liegt für die S-Bahnhöfe ohne Fern- und/oder Regionalverkehr bei 98 %.
- Im Rahmen der regelmäßigen Fortbildungen trainieren die MitarbeiterInnen (Aufsichten und Triebfahrzeugführer) auch den Umgang mit mobilitäts-

eingeschränkten Menschen. Jährlich finden Mobilitätstrainings speziell für RollstuhlfahrerInnen auf dem S-Bahnhof Olympiastadion statt. Im Bereich der Sonderbahnsteige steht dann ein Zug zu Übungszwecken zur Verfügung. Triebfahrzeugführer, Betriebs- und Verkehrsaufsichten sowie MitarbeiterInnen der Kundenbetreuung nehmen die Möglichkeit des Erfahrungsaustausches ebenfalls wahr. Das nächste Training ist 2012 geplant.

Bahnhöfe

Bestand

- Sämtliche S-Bahnsteige sind mit Überfahrrampen ausgestattet, die im Bedarfsfall durch die Aufsicht oder den Triebfahrzeugführer angelegt werden und so RollstuhlfahrerInnen einen sicheren Ein- bzw. Ausstieg ermöglichen. In dem Zusammenhang wird empfohlen, sich jeweils an der Zugspitze aufzuhalten.
- Die S-Bahn Berlin bedient 166 Bahnhöfe in Berlin und Brandenburg. Durch den Neubau von neun Aufzugsanlagen seit August 2009 sind nun 144 dieser Bahnhöfe weitgehend barrierefrei erschlossen.
- Im Rahmen des Konjunkturprogramms 2 legte die DB Station&Service AG ein umfangreiches Programm zur Ausstattung weiterer S-Bahnsteige mit einem Blindenleitsystem auf. Im Ergebnis sind nun 141 Bahnsteige (im August 2009 waren es noch 93) mit einem Blindenleitsystem ausgerüstet.
- Die Markierung der Antrittsstufen der Treppen sämtlicher Bahnhöfe wird kontinuierlich kontrolliert und bedarfsgerecht erneuert.
- Auf personalfreien S-Bahnsteigen stehen den Fahrgästen Informations-Ruf-Säulen (IRS) jeweils in den Zugangsbereichen der Bahnsteige an den Fahrscheinautomaten mit zwei Sprechstellen – eine davon in 85 cm Höhe für die rollstuhlgerechte Nutzung - zur Verfügung.

Weitere Entwicklung der Bahnhöfe mit S-Bahnverkehr (S-Bahn Berlin)

Ausstattung mit Aufzügen:

- Die DB Station&Service AG geht nach aktuellem Planungsstand von folgendem Aufzugsprogramm für die kommenden Jahre aus. Hier sind, abhängig von der weiteren Planung/Finanzierung, Verschiebungen möglich.

2011:	- Wuhlheide - Neubau Aufzug - Anlage ist bereits in Betrieb - Grunewald - Neubau Aufzüge - Humboldthain - Neubau Aufzug - Schönholz - Neubau Aufzug Diese Maßnahmen wurden begonnen.
2012:	- Yorckstraße (Großgörschenstraße) - Neubau Aufzug - Wildau (Grunderneuerung des Bahnhofs)
Nach 2012:	- Eichwalde - Zeuthen

- Königs-Wusterhausen
- Nöldnerplatz
- Yorckstraße

Der Neubau der genannten Aufzüge erfolgt in koordinierten Maßnahmen mit der DB Netz AG - Erneuerung Fußgängerunterführungen.

- Kaulsdorf
- Marienfelde
- Wilhelmshagen
- Wilhelmsruh
- Attilastraße
- Betriebsbahnhof Berlin-Schöneweide
- Hirschgarten
- Eichborndamm
- Karl-Bonhoeffer-Nervenklinik
- Gehrenseestraße
- Alt Reinickendorf

Die Bahnhöfe Ostkreuz und Warschauer Straße werden vsl. im Jahre 2016 nach Abschluss der Grunderneuerung komplett barrierefrei sein.

Eine Übersicht über Aufzüge und Rampen der S-Bahn Berlin-Brandenburg ist als Anlage 2 beigefügt.

2.1.3 Maßnahmenplanungen im Unternehmensbereich Personenverkehr - DB Bahn Regio im Bereich Bus

2.1.3.1 Weser-Ems-Bus

Nachstehend genannte Maßnahmen der Weser-Ems Busverkehr GmbH tragen zur Verbesserung der Barrierefreiheit für Menschen mit eingeschränkter Mobilität bei:

Niederflurtechnik

Der aktuelle Anteil von Niederflurfahrzeugen im Linienfuhrpark der Weser-Ems Busverkehr GmbH liegt bei 82 %. Insbesondere behinderte Fahrgäste, Eltern mit Kinderwagen, Kleinkinder und auch Personen mit schwerem Gepäck etc. können problemlos und bequem den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) nutzen. Mit der jährlichen Erneuerung der Flotte werden weiterhin alle Fahrzeuge mit Rampen beschafft, so dass dieser Anteil in den nächsten Jahren weiter steigen wird. Auch bei den eingesetzten Auftragnehmerbussen wird darauf hingewirkt, dass diese zur Verbesserung der Barrierefreiheit beitragen.

Fahreranweisungen

Im Juli 2009 wurde eine Anweisung an die FahrerInnen herausgegeben, in der noch einmal das Fahrpersonal um entsprechende Hilfestellung beim Umgang mit mobilitätseingeschränkten Reisenden gebeten und sensibilisiert wurde. Dazu gehört, den Bus in jedem Fall abzusenken, da beim Heranfahen an Haltestellen nicht immer erkennbar ist, ob hier mobilitätseingeschränkte Reisende ein- und aussteigen wollen. Bei einem Hochdecker ist eine weitergehende Betreuung von mobilitätseingeschränkten Fahrgästen und auch bei der Beförderung von RollstuhlfahrerInnen, Kinderwagen oder schwerem Gepäck notwendig.

Fahrplangestaltung

Die Weser-Ems Busverkehr GmbH versieht die Fahrpläne einiger Linien (im Gebiet des Verkehrsverbundes Bremen/Niedersachsen (ZVBN) im Zusammenhang mit vereinbarten Kundengarantien) mit Hinweisen auf die Rollstuhltauglichkeit der dort eingesetzten Busse. Diese Integration der Hinweise soll sukzessive im Gebiet des ZVBN ausgebaut werden. Eine telefonische Auskunft über die Niederflrigkeit erfolgt jetzt bereits für alle Linien.

Festlegung von Fahrzeugqualitäten

Mit verschiedenen Aufgabenträgern wurden im Rahmen von Verkehrsverträgen und Wiedererteilungen spezifische Fahrzeugqualitäten vereinbart:

- Einsatz von Niederflurfahrzeugen,
- Einbau manueller Rampen an Tür 2,
- einseitige Fahrzeugabsenkung („Kneeling“) nach Bedarf und Anforderung der Fahrgäste,
- gesonderte Anforderungstaste an der Sondernutzungsfläche für RollstuhlfahrerInnen, Kinderwagen etc. mit optischer und akustischer Anzeige beim Fahrer,
- Umsetzung der neuen EU-Richtlinie bzgl. barrierefreier Ausstattung in allen neubeschafften Fahrzeugen sowie
- optische und akustische Haltestellenanzeige bzw. Ansage.

Bei Auftragnehmerfahrzeugen wird der genannte Standard ebenfalls angestrebt, sofern es wirtschaftlich vertretbar und verkehrlich sinnvoll ist.

2.1.3.2 Rhein-Neckar-Bus

Folgende Maßnahmen zum Thema "barrierefreie Fahrzeuge", welche über die Anforderungen der Straßenverkehrszulassungsordnung hinausgehen, werden aus heutiger Sicht bei zukünftigen Fahrzeugbeschaffungen berücksichtigt:

- Fahrzeuge in Niederflur-Ausführung mit Fahrzeugabsenkung („Kneeling“),
- Rollstuhlrampe an Tür 2,
- optische Haltestelleninnenanzeige,
- digitale Haltestellenansage.

Für die bauliche Gestaltung von Haltestellenanlagen (Infrastruktur) sind die jeweiligen Bauämter der Städte und Gemeinden zuständig.

2.1.3.3 Frankenbus

Zusammenfassend für die Busgesellschaften der DB Regio Bus in Bayern und Sachsen (Frankenbus, Oberbayernbus, Ostbayernbus, Untermainbus, Regionalverkehr Dresden) gelten hier folgende Prämissen:

Ersatz für auszumusternde Busse erfolgt grundsätzlich durch Neufahrzeuge nach dem neuesten Stand der Technik, den Empfehlungen des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) und der Mitwirkung der Behindertenvertretungen. Bezogen auf die Barrierefreiheit bedeutet dies, dass möglichst nur noch Niederflerbusse beschafft werden, die mindestens über folgende Ausstattung verfügen:

- doppelbreite Mitteltüre (> 1250 mm),
- Klapprampe an der Mitteltüre,
- „Kneeling“ (einseitiges Absenken der Einstiegseite an der Haltestelle),
- dauernd verfügbarer Kinderwagen-/Rollstuhlstellplatz,
- kontrastreiche Innenausstattung (Haltegriffe, Haltestangen, Podestkanten, Haltewunschtaster etc.) sowie
- optische und akustische Haltestellenanzeige.

Die Anzahl der im Betrachtungszeitraum bis 2015 zu erneuernden Linienbusse ist sehr abhängig von den zur Verfügung stehenden Investitionsmitteln (evtl. Fördermittel nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz) und kann deshalb nicht konkret vorhergesagt werden. Nach der mittelfristigen Planung müssen bei unverändertem Bestand jährlich mindestens 8 % des Fuhrparks erneuert werden. Mit wenigen Ausnahmen werden dazu Niederflur-Überlandlinienbusse in den Längen 12 bis 15 Meter und Niederflur-Gelenkbusse (18 Meter) sowie Standard-Linienbusse über Rahmenvertrag beschafft. Die Konfiguration der einheitlich zu beschaffenden DB-Busflotte wird an zentraler Stelle (DB Bahn Regio im Bereich Bus, Kompetenz Center Flottenmanagement zusammen mit DB Fuhrparkservice) erörtert und ausgeschrieben.

Bei der Festlegung und der Ausstattung von lokalen Bushaltestellen und Busbahnhöfen wirken die Gesellschaften aktiv mit und beraten die externen Kostenträger, die jeweils für die Haltestelleninfrastruktur verantwortlich sind.

2.1.3.4 Autokraft

Die Autokraft GmbH wird in den kommenden Jahren als Linienfahrzeuge ausschließlich Busse mit Niederflurtechnik beschaffen. In 2009 wurden entsprechend acht neue Gelenkbusse angeschafft.

Für die folgenden Jahre sind zurzeit folgende Beschaffungen geplant:

- 10 Solo- und 14 Gelenkbusse in 2010
- 8 Solo- und 15 Gelenkbusse in 2011
- 8 Solo- und 15 Gelenkbusse in 2012
- 8 Solo- und 14 Gelenkbusse in 2013
- 7 Solo- und 15 Gelenkbusse in 2014

2.1.3.5 Busverkehr Oder-Spree

Niederflurfahrzeug

Bei der Fahrzeugbeschaffung in den kommenden Jahren werden auch weiterhin mehrheitlich Niederflurfahrzeuge (mit Klapprampe) angeschafft werden, die die überwiegend nicht barrierefreien Hochbodenfahrzeuge ersetzen sollen. Die Minderheitsgesellschafter Landkreis Oder-Spree (bei Busverkehr Oder-Spree) und Landkreis Märkisch-Oderland (bei Busverkehr Märkisch-Oderland) unterstützen die Ersatzbeschaffung von Bussen gemäß den geschlossenen Verkehrsverträgen auf Basis der Förderungsbedingungen im Land Brandenburg.

Somit wird sich der Anteil der Niederflurfahrzeuge am Fuhrpark von Busverkehr Oder-Spree und Busverkehr Märkisch-Oderland bis zum Jahr 2015 kontinuierlich erhöhen. Der bisher überwiegende Einsatz der vorhandenen Niederflurfahrzeuge in den Stadtverkehren von Fürstenwalde, Eisenhüttenstadt und Müncheberg sowie im engen Verflechtungsraum mit Berlin wird sich dann auf das gesamte Verkehrsgebiet von Busverkehr Oder-Spree und Busverkehr Märkisch-Oderland und somit auch auf eher dünn besiedelte ländliche Regionen ausweiten. Somit wird dann auch im regionalen Busverkehr eine Kennzeichnung von Fahrten, die regelmäßig und verlässlich mit Niederflurfahrzeugen durchgeführt werden, möglich sein.

2.1.3.6 Südwestbus

Folgende Maßnahmen zum Thema "barrierefreie Fahrzeuge und Infrastruktur" werden aus heutiger Sicht bis 2015 berücksichtigt und angestoßen:

- Fahrzeuge in Niederflur-Ausführung mit Fahrzeugabsenkung („Kneeling“),
- Rollstuhlrampe an Tür 2 (bei Neufahrzeugen),
- Kinderwagen- und Rollstuhlstellplätze im Bus.
- In Offenburg (Schlüsselbus): Doppelbreite Tür vorne, Klapp- oder Ausziehrampe für Rollstuhl/Kinderwagen.
- Berücksichtigung der Anforderung für Barrierefreiheit bei Um-/Aus- oder Neubau von zentralen Omnibusbahnhöfen und/oder Haltestellen (-buchten) durch Absprache mit den jeweiligen Bauämtern, Städten und Gemeinden.
- Stetiger Kontakt zur Behindertenvereinigung Landau/südl. Weinstrasse:
 - o z. B. auf Anruf Einsatz eines barrierefreien Fahrzeuges sofern betrieblich machbar,
 - o Kontakt bei Baumaßnahmen,
 - o bereits erfolgt: Test der Fahrzeuge mit RollstuhlfahrerInnen,
 - o ggf. Ausweitung des Angebotes an anderen Standorten.

2.1.3.7 Berlin-Linien-Bus

Die Berlin Linien Bus GmbH hat Ende 2009 einen barrierefreien Reisebus für 50 Personen mit vier Rollstuhlstellplätzen einschließlich Rollstuhl-Lift angeschafft.

2.1.3.8 Rhein-Nahe-Bus

Seit einigen Jahren stellt die Omnibusverkehr Rhein-Nahe GmbH ihren Fuhrpark auf Niederflurtechnik um, um für mobilitätseingeschränkte Menschen einen möglichst barrierefreien Zugang zum ÖPNV zu gewährleisten. Die Umsetzung hängt allerdings von einigen Faktoren ab, die nicht ausschließlich im Einflussbereich von der Busgesellschaft liegen. Einerseits ist in einigen Regionen der Einsatz niederfluriger Fahrzeuge aufgrund der topografischen Verhältnisse nur bedingt möglich. Andererseits kann die Umstellung wirtschaftlich nur im Rahmen der jährlichen Ersatzbeschaffungen erfolgen. In Hessen ist die Busgesellschaft von den Wünschen der Aufgabenträger/Auftraggeber abhängig (Qualitätsvorgaben in den Leistungsausschreibungen). In Hessen liegt der Niederfluranteil bei 57 %.

In Rheinland-Pfalz beträgt der Anteil niederfluriger Fahrzeuge derzeit 55 %. In den Folgejahren bis 2015 soll dieser Anteil auf 90 % erhöht werden, also durchschnittlich jährlich um rd. 5 %-Punkte. Im Airport-Shuttle-Geschäft zum Flughafen Frankfurt-Hahn ist derzeit ein Fahrzeug versuchsweise mit Hublift ausgestattet. Dies hat sich bisher bewährt, so dass Folgebeschaffungen (bis 2015 sind zwei weitere vorgesehen) ebenfalls mit dieser Ausstattung erfolgen sollen.

2.1.4 Maßnahmenplanungen im Unternehmensbereich – Personenbahnhöfe

2.1.4.1 Baumaßnahmen

Bei mehr als 350 Stationen ist es geplant, bis 2015 im Zuge von umfassenden Umbaumaßnahmen die Barrierefreiheit ganz bzw. in Teilen zu verbessern, oder es werden Bahnhöfe barrierefrei neu gebaut. Dabei orientiert sich die DB Station&Service AG an den gültigen Regelwerken und anerkannten Regeln der Technik zum barrierefreien Bauen im Eisenbahnwesen und berücksichtigt diese Anforderungen in ihren Standards.

Wesentliche Verbesserungen der Barrierefreiheit der Stationen werden z.B. die Erhöhung der Bahnsteige mit kundengerechter Ausstattung (z. B. auch Einbau von Blindenleitsystemen) sowie eine stufenfreie Anbindung mittels Gehwegen oder mit Aufzügen/langen Rampenbauwerken zu Personenunter-/überführungen erreicht. Die in der Anlage 3 aufgeführten Stationen werden in der Barrierefreiheit verbessert oder neu errichtet.

Die DB Station&Service AG ist bei allen Maßnahmen und Bauprojekten weiterhin auf eine enge Zusammenarbeit und Abstimmung mit dem Bund, den Ländern, den Kommunen sowie den Behindertenverbänden vor Ort angewiesen. Derzeit ist eine große Zahl von Bauprojekten in Vorbereitung oder Realisierung.

Einen entscheidenden Einfluss auf die Realisierbarkeit von Baumaßnahmen an allen rd. 5.400 Verkehrsstationen der DB Station&Service AG hat die Finanzierung

der Vorhaben mit öffentlichen Geldern. Mit diesen Finanzierungshilfen wird grundsätzlich nur die sogenannte „Erstellung“ von Neubauten und umfassenden Umbauten unterstützt. Die „Instandhaltung“ und die Kosten des laufenden Betriebs (z. B. bei Aufzügen und Fahrtreppen) müssen vollständig über die Stationspreisentgelte der Eisenbahnverkehrsunternehmen oder andere Zuschüsse abgedeckt werden. Selbstverständlich werden bei allen Neubauten und auch bei umfassenden Umbauten die Kriterien der Barrierefreiheit nach den derzeitigen und künftigen gesetzlichen Vorgaben berücksichtigt.

Die Nachrüstung der stufenfreien Zugänge und die Erhöhung aller zu niedrigen Bahnsteige bei allen bestehenden Stationen ist eine große Aufgabe, die nicht mittelfristig zu erreichen ist, denn dies erfordert einen immensen Finanzierungsaufwand.

Nach einer Hochrechnung auf der Grundlage des aktuellen Bauprogramms wird die Bahnsteigerhöhung aller niedrigen Bahnsteige und parallel die stufenfreie Erschließung für alle Stationen geschätzte 5 Mrd. EUR kosten mit ca. 45 Jahren Realisierungsdauer.

Um die größeren Stationen mit einer Frequenz über 1000 Reisende/Tag umfassend barrierefrei zu gestalten, wären ca. 2 Mrd. EUR erforderlich, wovon ca. 95 % aller Reisenden profitieren. Um die restlichen ca. 5 % der Reisenden zu erreichen, wären zusätzlich ca. 3 Mrd. EUR erforderlich.

Falls örtlich Brückenbauwerke mit Aufzügen oder entsprechend lange Rampenbauwerke zur stufenfreien Erschließung der Station erforderlich sind, unterliegen diese hinsichtlich Bau und Betrieb besonders aufwändigen Zusatzanlagen der 1.000-Reisende-Regelung, die auch im europäischen Interoperabilitäts-Regelwerk TSI PRM (siehe Abschnitt 2.1.4.3) verankert ist.

1.000-Reisende-Regelung:

Bei Neubauten und umfassenden Umbauten von Stationen ab 1.000 Reisenden/Tag erfolgen Maßnahmen des barrierefreien Ausbaus, insbesondere der stufenfreie Ausbau mit Aufzügen/langen Rampen zusätzlich zu Treppen. Bei Stationen mit geringerer Reisendenzahlfrequenz erfolgt bei Neubauten und umfassenden Umbauten der barrierefreie Ausbau grundsätzlich ebenfalls, lediglich der stufenfreie Ausbau von Aufzügen/langen Rampen zusätzlich zu Treppen wird nur bei besonderem Bedarf (z. B. Behinderteneinrichtungen vor Ort etc.) umgesetzt. Eine spätere Nachrüstbarkeit für den Zeitpunkt, wenn eine deutlich höhere Reisendenzahl erreicht wird, wird immer sichergestellt.

Es sollen die größten Bedarfsschwerpunkte zuerst ausgerüstet werden, um eine weitgehende Effizienz der zur Verfügung stehenden Finanzmittel in Abhängigkeit von machbaren Realisierungszeiträumen zu erreichen. Weiterhin soll mittelfristig ein Netz von Stationen geschaffen werden, welches einen stufenfreien Zugang zum System Bahn in zumutbarer Distanz ermöglicht.

2.1.4.2 Konjunkturprogramm Bahn - 300 Mio. EUR für die Sanierung von Bahnhöfen

Bis 2011 investiert die Deutsche Bahn AG 300 Mio. EUR aus dem Konjunkturprogramm des Bundes in mehr als 2.000 kleinere und mittlere Bahnhöfe.

Mehr Information, mehr Service, mehr Kundenfreundlichkeit – von den Konjunkturprogrammen der Bundesregierung profitieren die Bahnkunden. Der überwiegende Teil der Mittel aus den Konjunkturprogrammen fließt in die energetische Sanierung von Empfangsgebäuden, neue Wetterschutzhäuschen, den Einbau von Aufzügen, Fahrtreppen und Rampen, die Erneuerung von Bahnsteigdächern oder Bahnsteigen, teilweise auch der Bodenbeläge mit einer Nachrüstung von Blindenleitsystemen. Auch die Informationsqualität wird deutlich verbessert. Von diesen Modernisierungsmaßnahmen profitieren nicht nur die Bahnkunden, durch sie werden auch mehrere 1.000 Arbeitsplätze gesichert.

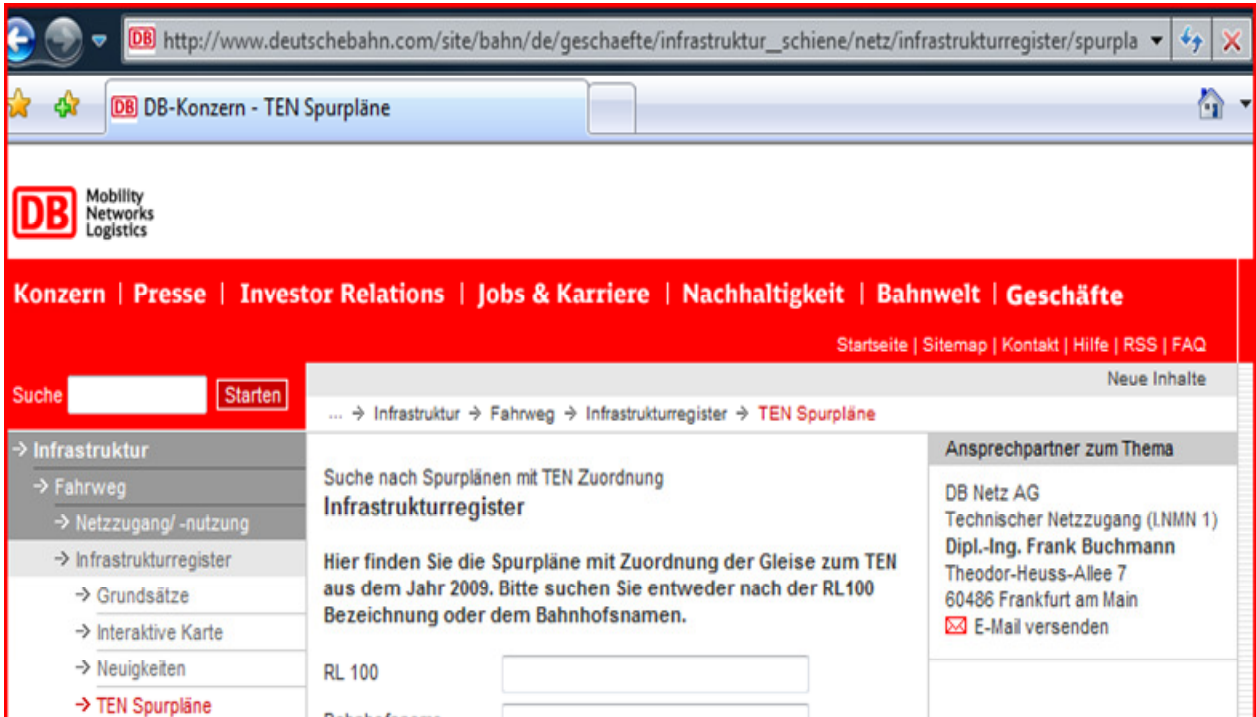
Einen laufend aktualisierten Stand der Baumaßnahmen sowie detaillierte Informationen zu den Programmen der einzelnen Bundesländer (Ländercharts) ist unter dem folgenden Link www.bahnhof.de/konjunkturprogramm zu finden.

2.1.4.3 Technische Spezifikationen für Interoperabilität im Transeuropäischen Eisenbahnnetz – Konjunkturprogramm Bahn

Mit dem Ziel, die Wettbewerbsfähigkeit der Bahnen/Bahnprodukte zu steigern und die Verknüpfung und den Zugang zu den nationalen Netzen zu verbessern, wurden Interoperabilitäts-Richtlinien der Europäischen Union (EU) vom EU-Ministerrat und dem EU-Parlament verabschiedet. Die EU-Kommission hat zudem die European Rail Agency (ERA) mit der Erstellung von Technischen Spezifikationen für Interoperabilität (TSI) im Transeuropäischen Eisenbahnnetz (TEN) beauftragt. Die zur Zeit 16 gültigen TSI werden durch Veröffentlichung im Amtsblatt der EU in Kraft gesetzt und danach durch die Rechtsverordnung „Transeuropäische Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung (TEIV) in Deutschland vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung als nationales Recht eingeführt. In der TEIV ist auch das baurechtliche Verfahren zur Umsetzung der TSI festgelegt.

Der geografische Geltungsbereich der TEIV und der gültigen TSI ist das Transeuropäische Eisenbahnnetz (TEN). Das TEN ist in der Anlage 1 TEIV definiert. Im deutschen Bahnnetz sind ca. 16.000 Strecken-Kilometer (ca. 49 %) und ca. 2.300 Bahnstationen (ca. 42 %) dem TEN zuzuordnen. Ob ein Personenbahnhof im TEN liegt, ist im Internet im Infrastrukturregister veröffentlicht. Mit einer Suche nach dem Bahnhofsnamen kann im TEN-Spurplan ermittelt werden, welche Gleise/Anlagen zum TEN zugeordnet sind:

http://www.deutschebahn.com/site/bahn/de/geschaefte/infrastruktur_schiene/netz/infrastrukturregister/spurplaene/isr_filter.html



The screenshot shows a web browser window with the URL http://www.deutschebahn.com/site/bahn/de/geschaeft/infrastruktur_schiene/netz/infrastrukturregister/spurpla. The page features the DB logo and navigation links: Konzern, Presse, Investor Relations, Jobs & Karriere, Nachhaltigkeit, Bahnwelt, and Geschäfte. A search bar is present with a 'Suche' field and a 'Starten' button. The main content area is titled 'Infrastrukturregister' and contains the text: 'Suche nach Spurplänen mit TEN Zuordnung' and 'Hier finden Sie die Spurpläne mit Zuordnung der Gleise zum TEN aus dem Jahr 2009. Bitte suchen Sie entweder nach der RL100 Bezeichnung oder dem Bahnhofsnamen.' Below this text are input fields for 'RL 100' and 'Bahnhofsnamen'. A sidebar on the right lists 'Ansprechpartner zum Thema' as 'DB Netz AG', 'Technischer Netzzugang (LNMN 1)', 'Dipl.-Ing. Frank Buchmann', 'Theodor-Heuss-Allee 7', '60486 Frankfurt am Main', and includes a checkbox for 'E-Mail versenden'.

TSI-Bahnstandards gelten für Bauprojekte an Eisenbahnanlagen im TEN vom Zeitpunkt ihrer Einführung in Deutschland über die Rechtsverordnung TEIV an. Sie werden auch als technische Baubestimmungen vom Eisenbahnbundesamt über die Eisenbahnspezifische Liste Technischer Baubestimmungen (ELTB) des Eisenbahnbundesamtes eingeführt. Die gültigen TSI und die ELTB sind abrufbar unter <http://www.eba.bund.de>.

Seit 1.7.2008 gilt für barrierefreies Bauen an ca. 42 % der Stationen der DB Station&Service AG die TSI PRM („People with Reduced Mobility“/„mobilitäts-eingeschränkte Personen“). Weiterhin gelten für unterirdische Stationen im TEN die TSI SRT („Safety of Railway Tunnels“/Tunnelsicherheit) und die TSI INS („Infrastruktur“) für die Hochgeschwindigkeits-Streckeninfrastruktur im TEN.

Einer TSI PRM kommt hinsichtlich der Anforderungen an die Barrierefreiheit im Eisenbahnsektor eine besondere Bedeutung zu. Sie gilt für erstmalige Inbetriebnahmen oder für umfangreichere Neu- und Umbaumaßnahmen (Erneuerungen/ Umrüstungen) in den Teilsystemen

- Infrastruktur (hier insbesondere der Personenbahnhöfe),
- Fahrzeuge und
- Telematikanlagen

für das gesamte TEN. Sie gilt jedoch nicht für bestehende Anlagen und deren Instandsetzung.

Für folgende öffentlich zugängliche Bahnhofsbereiche sind bei Neu- und Umbaumaßnahmen detaillierte Anforderungen/Spezifikationen gestellt:

1. Allgemein:

- Barrierefrei gestaltete Einrichtungsgegenstände, Fahrkartenschalter, -automaten und -kontrollen,
- visuelle, akustische Informationen und taktile Informationen für blinde und sehbehinderte Menschen,
- Beleuchtung.

2. Am Vorplatz:

- Parkmöglichkeiten für behinderte Menschen.

3. Im Empfangsgebäude:

- Türen und Eingänge,
- Markierung von Glastüren und Wänden,
- Fußbodenoberflächen,
- Toiletten und Wickeltische,
- Einrichtungen und frei stehende Objekte,
- Notausgänge, Alarmer.

4. Am Bahnsteig:

- Bahnsteighöhe: 55 cm oder 76 cm sind zulässig, sowie 38 cm oder 96 cm bei besonderen Stadtbahnnetzen.
- Bahnsteigbreite: Mindestbreite für Außenbahnsteige 2,50 m, für Mittelbahnsteige 3,30 m mit barrierefreien Durchgangsbreiten neben Hindernissen (je nach Länge des Hindernisses mind. 0,80 m/1,20 m/1,60 m bis zum Gefahrenbereich) und Platz für den Einsatz von Einstieghilfen für RollstuhlfahrerInnen).
- Abstand des Bahnsteigs zum Gleis und Gleistrassierung am Bahnsteig: neue Bahnsteige mit Neutrassierung an Gleisradien unter 300 m sind unzulässig.
- Einstieghilfen für RollstuhlfahrerInnen zum Zug.

5. Hindernisfreie Wege und Zugangsanlagen:

- Hindernisfreie Wege: Beim Neu- oder Umbau eines gesamten Bahnsteig- und Zugangsblocks oder des gesamten Empfangsgebäude-Blocks muss mindestens für diesen Block ein „hindernisfreier Weg“ eingerichtet werden, an dem alle wichtigen Verkehrsbereiche und Serviceeinrichtungen angeschlossen werden.
- Der hindernisfreie Weg über Gehwege, Treppen, Rampen, Personenunter-/überführungen usw. muss mind. 1,60 m lichte Breite und mind. 2,30 m lichte Höhe aufweisen. Er ist durchgängig mit Informationen zu kennzeichnen (auch mit tastbaren/taktilen Informationen) und mit hindernisfreien Türen und Eingängen (mind. 0,80 m x 2,10 m) und Fußbodenoberflächen auszustatten. Für durchsichtige Hindernisse (Glastüren oder -wände) sind kontrastierende Markierungen erforderlich.
- Auf hindernisfreien Wegen ist für sehbehinderte Personen mindestens eine der folgenden Optionen einzurichten: Leiteinrichtungen für blinde und

sehbehinderte Menschen, akustische Informationen, taktile Zeichen, Zeichen mit akustischen Ansagen, Karten in Braille-Schrift.

- Treppen: Die Mindestbreite neuer Treppen beträgt 1,60 m. Die Handläufe müssen in zwei Höhen angeboten werden und sind mit taktilen Handlaufschildern bzgl. Gleisangaben (Bahnsteignummer taktil in Punktschrift (Braille-) und Prismenschrift) auszustatten. Es sind Stufenkantenmarkierungen und mind. 0,40 m breite Bänder aus taktilen Bodenindikatoren vor der obersten/untersten Stufe erforderlich.
- Rampen oder Aufzüge:
Es gilt die 1000 Reisende-Regelung, d.h. die Ausrüstung von Aufzügen oder entsprechenden langen Rampen sind beim Neu-/Umbau von Stationen unter einer Frequenz von 1.000 Reisenden/Tag nicht erforderlich, wenn an der gleichen Strecke eine Station mit vollständig hindernisfreiem Weg als Bahnsteigzugang vorhanden ist:
 - bei neuen Stationen im Umkreis von 30 km (siehe 7.1.3 TSI PRM),
 - beim Umbau bestehender Stationen im Umkreis von 50 km (siehe 4.1.2.3.1 TSI PRM).
- Fahrtreppen und -steige: Begrenzung der Fahrgeschwindigkeit
- Schienengleiche Bahnübergänge: Der Spalt zwischen Schiene und Bahnübergangsbelag ist auf max. 75 mm begrenzt.

Nach der Inbetriebnahme werden im Infrastrukturregister folgende Angaben veröffentlicht:

Parkmöglichkeiten, hindernisfreie Wege, taktile Leitsysteme, WC, Kundeninformationsbereiche, Fahrkartenschalter, visuelle Informationen, Rampen, Fahrtreppen und -steige, Aufzüge, Bahnsteighöhe, -breite, -länge und -abstand zum Gleis, bahnsteiggebundene Einstiegshilfen und Reisendenübergänge.

In 2010 wurden in Deutschland die ersten Stationen, die den Anforderungen der TSI PRM genügen, in Betrieb genommen.

2.1.4.4 Weiterentwicklung des bautechnischen Regelwerks - Richtlinie Ril 813 „Personenbahnhöfe planen“

Das Bauregelwerk der DB Station&Service AG, die Richtlinienfamilie 813 „Personenbahnhöfe planen“ wird anlässlich europäischer Vorschriften (z. B. für das barrierefreie Bauen TSI PRM) und der Weiterentwicklung nationaler Normen (z. B. für Barrierefreies Bauen DIN 18040, DIN 32984) in 2011 aktualisiert fortgeschrieben.

Ein Schwerpunkt der Aktualisierung ist die Implementierung der einzelnen Anforderungen aus den europäischen Vorschriften und Normen, insbesondere die TSI PRM mit sehr umfangreichen Anforderungen zur Barrierefreiheit an alle Infrastrukturbereiche der Bahnhöfe und deren Ausstattung. National werden die An-

forderungen aus aktuellen Normen für barrierefreies Bauen im öffentlichen Bereich integriert, soweit die Anforderungen nicht bereits durch die TSI PRM abgedeckt bzw. darin geregelt sind.

Beispiele für nationale Normen, die über die TSI PRM hinausgehenden Spezifizierung herangezogen werden, sind z.B.:

- Für die Ausgestaltung von taktilen Leitsystemen für blinde und sehbehinderte Menschen:
 - DIN 32984 - Bodenindikatoren im öffentlichen Raum
 - Richtlinie für taktile Schriften - Anbringung von Braille- und erhabener Profilschrift und von Piktogrammen“ des Deutschen Blinden- und Sehbehindertenverbandes DBSV (2007)
- Für die Neigung von Rampen oder Gehwegen als Bahnsteigzugänge im Aussenbereich:
 - DIN 18024-1 - Straßen, Plätze, Wege, öffentliche Verkehrsanlagen
- Für Treppen, Rampen, Toiletten im Bahnhofsgebäude:
 - DIN 18040 - Öffentlich zugängliche Gebäude

Die bauaufsichtlich relevante Richtlinien-Modulgruppe 813 02 „Bahnsteige und ihre Zugänge planen“ wird neben vielen Fachgremien auch mit den benannten VertreterInnen der Programmbegleitenden Arbeitsgruppe abgestimmt.

2.1.4.5 Hilfeleistungen am Bahnhof

Die DB Station&Service AG betreibt ca. 5.400 Bahnhöfe für den Personenverkehr im Netz der Deutschen Bahn AG und erbringt entsprechende Serviceleistungen.

Die DB Station&Service AG bietet bundesweit an zahlreichen Stationen einen kostenlosen Ein-, Um- und Aussteigeservice für Personen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität an. Diese Stationen sind mit mobilen Hubgeräten, Rampen oder Elektromobilen ausgerüstet.

2010 leistete die DB Station&Service AG rund 450.000 Hilfeleistungen für mobilitätseingeschränkte Reisende beim Ein-, Um-, und Aussteigen durch eigenes Personal oder durch Kooperationspartner (z. B. die Bahnhofsmision). Diese Hilfe wird auf Anfrage von der Mobilitätsservice-Zentrale der Bahn organisiert. Kurzfristig angefragte Hilfeleistungen vor Ort werden im Rahmen der verfügbaren Möglichkeiten übernommen.

Die Zahl der mobilitätseingeschränkten Reisenden steigt von Jahr zu Jahr stark an. Die Entwicklung wurde vorrangig durch den medizinischen und technischen Fortschritt in den letzten Jahrzehnten und durch die erheblichen Anstrengungen der Deutschen Bahn AG bei der Schaffung stufenfrei zugänglicher Bahnsteige und Fahrzeuge erreicht. Um einerseits dem steigenden Bedarf an Hilfeleistungen zu entsprechen und andererseits die übrigen Serviceleistungen im Bahnhof nicht einschränken zu müssen, wurde eine Ausweitung des Mobilitätsservice angestoßen.

Es wurde ein neues Konzept für den Mobilitätsservice - vor allem in der Fläche - erarbeitet und umgesetzt. Priorität hat die Erschließung von bisher nicht bedienten Stationen mit hoher Nachfrage von mobilitätseingeschränkten Reisenden nach Ein- und Ausstiegshilfen. Ausgangspunkt sind dabei größere Bahnhöfe, an denen bereits Servicepersonal vorhanden ist. Von diesem Bahnhof bedient ein mobiles Team weitere Bahnhöfe in der Umgebung, die zwar nicht mit Personal besetzt sind, jedoch über die Voraussetzungen wie stufenfreier Zugang und technische Hilfsmittel verfügen, um mobilitätseingeschränkten Menschen beim Ein-, Um- und Aussteigen zu helfen. Zwingende Voraussetzung ist eine vorherige Anmeldung, spätestens ein Werktag vor der Reise über die Mobilitätsservice-Zentrale, um die Fahrten des mobilen Service-Teams effektiv koordinieren zu können. Neue MitarbeiterInnen wurden für die Hilfeleistung rekrutiert, die Hilfestellung erfolgt in der Zeit von 6.00 - 22.00 Uhr und wird auf Bestellung und nach Verfügbarkeit erbracht. Zur Information wurden Informationsflyer an die Zielgruppen verteilt.

Die DB Information ist an allen großen Bahnhöfen die zentrale Anlaufstelle und Treffpunkt für alle Reisende und Bahnhofsbesucher. Reisende erhalten hier Informationen zu Fragen der Bahnreise sowie Auskünfte über die Stadt und ihre Hotels. An den DB Informationen besteht die Möglichkeit, Reisenden, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind, weiterzuhelfen. Für diese Kundengruppe wurde die DB Information mit einer Induktionsschleife und einem herausfahrbaren Bedientisch für RollstuhlfahrerInnen ausgestattet. Gerne übernehmen die MitarbeiterInnen auch die Anmeldung in der Mobilitätsservice-Zentrale.

2.1.4.6 Schulungs- und Sensibilisierungsmaßnahmen für MitarbeiterInnen

Für mobilitätseingeschränkte Reisende ist nicht ausschließlich die bauliche Beschaffenheit des Bahnhofs für eine erfolgreiche Reise ausschlaggebend, sondern auch kompetente und gut geschulte MitarbeiterInnen.

Alle MitarbeiterInnen mit direktem oder indirektem Kundenkontakt werden acht Mal jährlich in der „Servicewerkstatt“ geschult. Es handelt sich um eine ganztägige Trainings- und Informationseinheit mit hoher Praxisnähe, die von qualifizierten TrainerInnen durchgeführt wird. Die MitarbeiterInnen werden bedarfsgerecht sowie zukunftsorientiert qualifiziert und entwickelt. Die „Servicewerkstatt“ fokussiert sich auf verhaltens-, produkt- sowie betriebsrelevante Themen.

Der Umgang mit mobilitätseingeschränkten Reisenden und deren zum Teil besonderen Anforderungen wird regelmäßig in der „Servicewerkstatt“ thematisiert. Hier werden beispielsweise ZielgruppenvertreterInnen bzw. mobilitätseingeschränkte Personen eingeladen, um offene Fragen der TeilnehmerInnen zu beantworten und von ihren Erfahrungen mit der Deutschen Bahn AG zu berichten. Die MitarbeiterInnen versetzen sich in die Lage der mobilitätseingeschränkten Reisenden, sie benutzen einen Rollstuhl und gehen mit Augenbinde durch den Bahnhof.

2.1.4.7 Reisendeninformation mit dem Dynamischen Schriftanzeiger (DSA)

Die DB Station&Service AG misst der Verbesserung der Reisendeninformation bei Unregelmäßigkeiten eine besondere Bedeutung bei. Insbesondere für mobilitätseingeschränkte Menschen, die in hohem Maße auf zuverlässige Informationen und Planungssicherheit angewiesen sind, werden die Rahmenbedingungen für die Reise mit der Deutschen Bahn AG permanent verbessert. Daher hat DB Station&Service insbesondere für kleine betrieblich einfache Stationen ein neues Konzept für eine dynamische Reisendeninformation entwickelt:

Mit dem Dynamischen Schriftanzeiger (DSA) wird eine Lösung realisiert, die auch das Informationsbedürfnis mobilitätseingeschränkter Menschen bedarfsgerecht deckt. Der DSA informiert auf Basis der von den Eisenbahnverkehrsunternehmen gelieferten Daten über Abweichungen vom Regelverkehr.



Als dynamisches Informationssystem versorgt der DSA die Reisenden unter Berücksichtigung des 2-Sinne-Prinzips sowohl mit visueller als auch mit akustischer Reisendeninformation. Reisende erhalten somit die benötigten Informationen zukünftig nicht nur per Anzeige, sondern auch als Ansage am Bahnsteig. Insbesondere die spezifischen Belange sehbehinderter Menschen werden durch diese Weiterentwicklung berücksichtigt.

Durch die Fokussierung auf Abweichungsinformationen wie z. B. Verspätungen und Gleiswechsel werden Reisende nicht mit einer Vielzahl von Informationen überhäuft. Dies erhöht die Aufmerksamkeit und Verständlichkeit, und stellt eine große Erleichterung für mobilitätseingeschränkte Reisende dar, da sie sicher sein können, dass die entsprechende akustische Reisendeninformation für die eigene Bahnreise von Bedeutung ist. Der DSA wird im Hauptaufenthaltsbereich der wartenden Reisenden angebracht.

Die akustische Reisendeninformation erfolgt beim DSA über einen Lautsprecher. Hiervon profitieren mobilitätseingeschränkte Reisende, da Überlappungen mit anderen Lautsprechern oder Interferenzen vermieden werden. Durch die regelmäßige Wiederholung der visuellen und akustischen Reisendeninformation in bestimmten Zeitintervallen wird ferner sichergestellt, dass der Informationsfluss nicht unterbrochen wird und Reisende wiederkehrend über die aktuelle Betriebslage informiert werden.

2.1.4.8 Informationen über Ausstattungs- und Serviceelemente im Internet

Für mobilitätseingeschränkte Reisende ist es hilfreich, wenn sie sich bereits im Vorfeld zur geplanten Reise zu Hause über das Internet mit den örtlichen Gegebenheiten am Bahnhof vertraut machen können.

Die DB Station&Service AG bietet auf der Internetadresse www.bahnhof.de einen umfassenden Rundum-Service für den Ein-, Aus- und Umstieg oder einen längeren Aufenthalt am Bahnhof. Reisende und Besucher finden ausführliche Informationen über die Ausstattung der wichtigsten Großstadtbahnhöfe in Deutschland. Allgemeine Daten&Fakten gehören ebenso dazu wie Bahnhofslagepläne, Kontaktdaten, Informationen zur Gepäckaufbewahrung, Öffnungszeiten der Fundstelle, aktuelle Abfahrts- und Ankunftszeiten sowie Möglichkeiten zur An- oder Weiterreise.

Der Navigationspunkt „Barrierefreiheit“ enthält u. a. detaillierte Angaben über die vorhandenen Aufzüge und zur Verfügung stehende Rolltreppen und Hublifte. Die Bahnhofssuche Deutschland gibt einen Überblick über die wichtigsten Ausstattungsmerkmale und Kundeninformationen für jeden der rund 5.400 Bahnhöfe der DB Station&Service AG. Hierzu zählen z. B. Präsenzzeiten des Mobilen Service, die Nummer der 3 S-Zentrale sowie Angaben zu ÖPNV-Verknüpfung, Taxistand, Parkplätzen, Stufenfreiheit und die Rufnummer der Mobilitätsservice-Zentrale.

Darüber hinaus ist unter www.bahnhof.de eine ausführliche Beschreibung der Modernisierungs- und Aufwertungsmaßnahmen im Rahmen der Konjunkturprogramme des Bundes zu finden.

2.1.5 Exkurs: Barrierefreie Gestaltung von Bahnübergängen und Reisendenübergängen

Bei allen öffentlich zugänglichen höhengleichen Kreuzungen von Eisenbahnstrecken sind Sicherungspflichten vorrangig zu berücksichtigen, damit der Eisenbahnbetrieb ungestört durchgeführt wird und gleichzeitig Gefährdungen für Personen minimiert werden. Für mobilitätseingeschränkte Reisende stellen höhengleiche Bahnsteigzugänge eine erhebliche Erleichterung dar. Die DB Netz AG wird beiden Anforderungen gerecht.

Bahnübergänge

An einigen Stationen erfolgt der Bahnsteigzugang höhengleich über öffentliche Straßen, Wege und Plätze, die die Eisenbahnstrecke als Bahnübergang kreuzen. Diese Bahnsteigzugänge sind entsprechend zu sichern.

Bei der Neuanlage von Bahnsteigzugängen innerhalb der Sperrstrecke sind die Regelungen der Richtlinie 815 (Bahnübergangsvorschrift) zu beachten.

Im Rahmen von Neubau- und umfassenden Umbaumaßnahmen werden Bodenindikatoren am Bahnübergang im Gehwegbereich eingebaut. Zusätzlich werden bei Fuß- und Radwegen im Zuge eines Bahnübergangs akustische Signale angeordnet.

Bei Fuß- und Radwegen, die mit einer Umlaufsperrung gesichert sind, werden die Abmessungen der Umlaufsperrung so gewählt, dass RollstuhlfahrerInnen sie nutzen können.

Reisendenübergänge

In rund 700 Stationen im Streckennetz der Deutschen Bahn AG erfolgt der Bahnsteigzugang derzeit über Übergänge für Reisende gem. § 11 Abs. 1 Satz 2 der Eisenbahnbau- und -betriebsordnung (EBO). Verantwortlich für die Festlegung der Sicherungsmaßnahme auf höhengleichen Übergängen ist das für den Fahrweg verantwortliche Eisenbahn-Infrastrukturunternehmen. Überwiegend wird diese Aufgabe unter Einsatz örtlicher MitarbeiterInnen der DB Netz AG wahrgenommen. Eine Beibehaltung des höhengleichen Übergangs für Reisende kann bei einem Abzug des örtlichen Personals unter Anwendung der neu eingeführten Richtlinie 413.0502 der DB Netz AG möglich sein. Auf dieser Basis kann auch die Neueinrichtung eines höhengleichen Übergangs in Betracht kommen.

Die an den Reisendenübergang angrenzenden Bahnsteigsteigzugänge werden bei Neu- und Umbauten nach Richtlinie 813.0205 mit Bodenindikatoren ausgestattet.

2.2 Ausgewählte DB-Services

2.2.1 Barrierefreie Gestaltung der DB Reisezentren

Bundesweit stehen den KundInnen über 400 DB Reisezentren für eine persönliche Beratung und Buchung zur Verfügung. Die DB Reisezentren stellen für eine große Anzahl der KundInnen die wichtigste Anlaufstelle für eine Reise mit der Deutschen Bahn dar.

In die stetige Weiterentwicklung der Verkaufslandschaften ist insbesondere die Berücksichtigung der Barrierefreiheit eingeflossen. Im Sommer 2009 wurde den VertreterInnen der begleitenden Arbeitsgruppe zum Programm der Deutschen Bahn AG in Frankfurt am Main ein Prototyp für ein barrierefreies Reisezentrum präsentiert. Die Komponenten dieser Ausstattungslinie wurden konsequent auf die Bedürfnisse von mobilitätseingeschränkten Reisenden hin ausgerichtet. Türfolierungen, taktile Wegeführung, Aufrufsystem, Sitzmodule und ein höhenverstellbarer Schalter für RollstuhlfahrerInnen inkl. einer induktiven Hörschleife sind die Komponenten des barrierefreien Reisezentrums. Die Komponenten im Einzelnen:

- Das Aufrufsystem wird technisch ergänzt durch einen zusätzlichen Anforderungsknopf für die Wartenummer in rollstuhlgerechter Höhe, gekennzeichnet durch ein entsprechendes grafisches Symbol, einen zusätzlichen Anforder-

ungsknopf, der in Brailleschrift gekennzeichnet ist und eine akustische Ansage auslöst, die erläutert, was im Weiteren zu tun ist und den Weg über das taktile Leitsystem zum Sitzmodul beschreibt.

- KundInnen, die die speziellen Anforderungsknöpfe nutzen, werden bevorzugt im Aufrufsystem bedient.
- Die Sitzmodule sind mit Armlehnen und einem Lautsprecher, der den Aufruf für sehbehinderte und blinde KundInnen ansagt, ausgestattet.
- Über den Leitstreifen wird der Schalter erreicht. Dieser hat für RollstuhlfahrerInnen eine höhenverstellbare Kundentischplatte mit Unterfahrmöglichkeit. Die Elektromechanik der Tischplatte hat eine Antikollisionsfunktion, die verhindert, dass Hände oder Beine gequetscht werden können.
- Der Schalter ist über die gesamte Breite der Kundentischplatte mit einer induktiven Hörschleife ausgestattet. Für die MitarbeiterInnen steht ein Mikrofon zur Verfügung, um die Beratung akustisch zusätzlich zielgerichtet unterstützen zu können.
- Unterarmstützenhalter runden die Ausstattung des Schalters ab.

In einer Pilotinstallation wurden Serientauglichkeit und Nutzerfreundlichkeit im Echtbetrieb erprobt. Entsprechend geltenden EU-Rechts werden die DB Reisezentren ausgestattet und nach rechtlichem Erfordernis nachgerüstet.

Derzeit sind bundesweit 41 Reisezentren mit Aufrufsystemen ausgestattet. Das Aufrufsystem wurde erstmals im Reisezentrum Düsseldorf Hbf barrierefrei gestaltet. Daneben wurde die Planung in Köln Hbf, Hannover Hbf, Magdeburg und München Hbf bereits realisiert. Die folgende Liste enthält alle weiteren Standorte, die bis zum Jahresende 2011 mit barrierefreien Elementen ausgestattet werden:

Aachen
Augsburg Hbf
Berlin Ostbahnhof
Berlin Zoologischer Garten
Bielefeld Hbf
Bonn
Bremen Hbf
Darmstadt Hbf
Dortmund Hbf
Dresden Hbf
Düsseldorf Hbf
Essen Hbf
Frankfurt (Main) Flughafen
Fernbahnhof
Frankfurt(Main) Hbf
Fulda
Göttingen
Halle(Saale) Hbf
Hamburg-Altona
Hamburg-Dammtor
Hamburg Hbf
Hannover Hbf
Ingolstadt Hbf

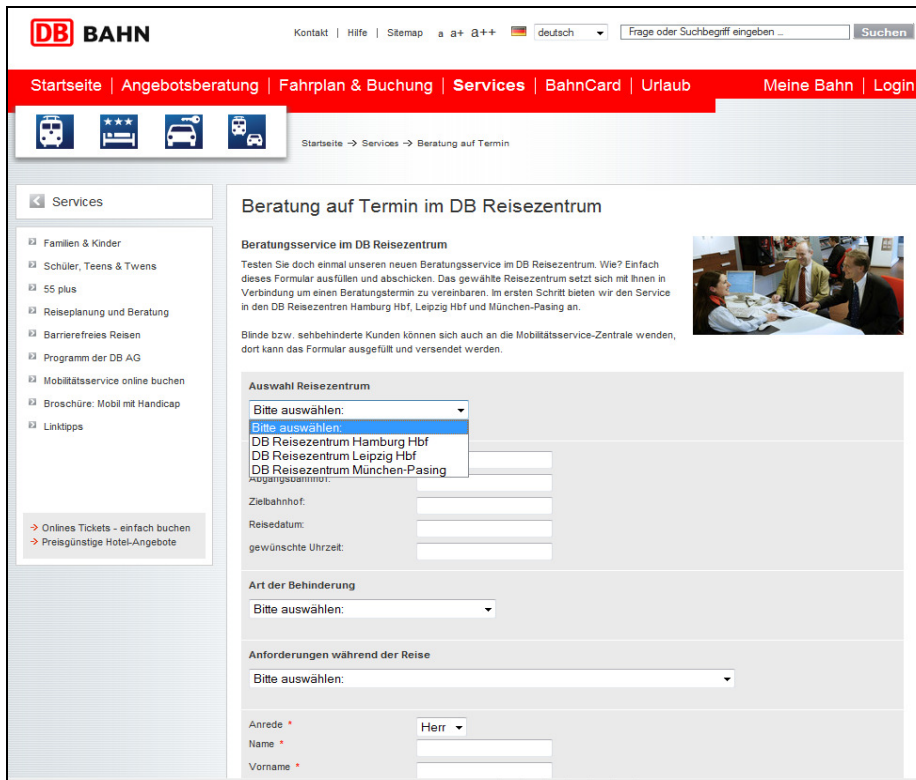
Ingelheim	vsl. ab 1. Quartal 2012
Karlsruhe Hbf	
Kassel-Wilhelmshöhe	
Kiel Hbf	
Koblenz Hbf	
Köln Hbf	
Leipzig Hbf	
Limburg Lahn	
Magdeburg Hbf	
Marburg Lahn	vsl. ab 2.Quartal 2012
Mainz Hbf	
Mannheim Hbf	
München Hbf	
München-Pasing	
Münster(Westf) Hbf	
Nürnberg Hbf	
Pforzheim Hbf	
Saarbrücken Hbf	
Stuttgart Hbf	
Tübingen	
Ulm Hbf	
Wiesbaden	
Wilhelmshaven	
Mönchengladbach Hbf	ohne Aufrufsystem
Mühlheim (Ruhr) Hbf	ohne Aufrufsystem
Geilenkirchen	ohne Aufrufsystem

In vielen anderen Reisezentren stehen die Empfangschefs für Information und Hilfestellung gerne bereit.

2.2.2 Beratung auf Termin - Ein Pilot-Projekt in ausgewählten DB-Reisezentren

Im Rahmen eines Pilot-Projektes in drei ausgewählten Reisezentren testet die DB einen neuen Service für die Zielgruppe der mobilitätseingeschränkten Reisenden: Beratung auf Termin. Nach vorheriger Terminabsprache können sich die DB-ReiseberaterInnen gezielt auf die besonderen Bedürfnisse von mobilitätseingeschränkten Reisenden einstellen. Dies betrifft die individuelle persönliche Situation ebenso wie auch inhaltliche Fragen zur aktuellen Bahnreise.

Die Anmeldung erfolgt bequem am Computer unter: <http://www.bahn.de/beratung-termin-rz>



DB BAHN Kontakt | Hilfe | Sitemap a a+ + deutsch Frage oder Suchbegriff eingeben ... Suchen

Startseite | Angebotsberatung | Fahrplan & Buchung | Services | BahnCard | Urlaub Meine Bahn | Login

Startseite -> Services -> Beratung auf Termin

Services

- Familien & Kinder
- Schüler, Teens & Twens
- 55 plus
- Reiseplanung und Beratung
- Barrierefreies Reisen
- Programm der DB AG
- Mobilitätsservice online buchen
- Broschüre: Mobil mit Handicap
- Linktips

-> Onlines Tickets - einfach buchen
-> Preisgünstige Hotel-Angebote

Beratung auf Termin im DB Reisezentrum

Beratungsservice im DB Reisezentrum

Testen Sie doch einmal unseren neuen Beratungsservice im DB Reisezentrum. Wie? Einfach dieses Formular ausfüllen und abschicken. Das gewählte Reisezentrum setzt sich mit Ihnen in Verbindung um einen Beratungstermin zu vereinbaren. Im ersten Schritt bieten wir den Service in den DB Reisezentren Hamburg Hbf, Leipzig Hbf und München-Pasing an.

Blinde bzw. sehbehinderte Kunden können sich auch an die Mobilitätsservice-Zentrale wenden, dort kann das Formular ausgefüllt und versendet werden.

Auswahl Reisezentrum

Bitte auswählen:

- Bitte auswählen
- DB Reisezentrum Hamburg Hbf
- DB Reisezentrum Leipzig Hbf
- DB Reisezentrum München-Pasing

Ausgangstermin:

Zielbahnhof:

Reisedatum:

gewünschte Uhrzeit:

Art der Behinderung

Bitte auswählen:

Anforderungen während der Reise

Bitte auswählen:

Anrede: Herr

Name:

Vorname:

Im ersten Schritt bietet die DB Vertrieb GmbH den Service in den DB Reisezentren Hamburg Hbf, Leipzig Hbf und München-Pasing an.

Mobilitätseingeschränkte Menschen, die das elektronische Formular auf der Internetseite www.bahn.de nicht nutzen können, haben die Möglichkeit, die Anmeldung über die Mobilitätsservice-Zentrale vorzunehmen.

2.2.3 Neue Fahrkartenautomaten

Der neue DB Fahrkartenautomat bietet im Hinblick auf die Barrierefreiheit wesentliche Vorteile:

Gestaltung und Anordnung

- Niedrig angeordnetes und leicht nach hinten gekipptes Display ermöglichen die Bedienbarkeit für kleinwüchsige Menschen und RollstuhlfahrerInnen.
- Erhöhte Leuchtintensität des Displays sowie reduzierte Spiegelungen und Blendungen unterstützen die Lesbarkeit für sehbehinderte Menschen.
- PIN-Pad und Kartenleser sind für sitzende oder kleine Personen niedriger angeordnet, bieten dennoch eine gute Abschirmung für Dritte.
- Optionale Möglichkeit des Betriebs einer Gegensprechanlage für sehbehinderte und blinde Menschen, um eine Sprechverbindung zu einem Call-Center aufzubauen.
- Keine scharfen Ecken und Kanten.
- Gewährleistung der uneingeschränkten Annäherung an die Anzeige.
- Berücksichtigung einer ausreichenden Bewegungsfläche vor der Anzeige.

Bedienbarkeit des interaktiven Bildschirms

- Einfache Bedienbarkeit mit minimalem Kraftaufwand.
- Kontrastreiche Farbwahl und optisch kontrastreiche Gestaltung der Menüsteuerung.
- Einsatz geeigneter Schriftarten und Schriftgrößen.
- Einfache selbsterklärende software-basierte Benutzerführung (inkl. Hilfetexte).

Ende 2011 werden rund 6.800 Automaten der neuesten Automatengeneration im Einsatz sein.

In den Jahren 2012/2013 wird voraussichtlich die Konzeptphase für die nächste Generation von Fahrkartenautomaten beginnen.

Die DB Vertrieb GmbH wird dabei die neuesten Erkenntnisse bzgl. der Barrierefreiheit von Fahrkartenautomaten berücksichtigen und in die Entwicklung mit einfließen lassen.



2.2.4 Barrierefreie Internetseiten www.bahn.de

Mit dem Internetauftritt www.bahn.de will die DB den Zugang zur Buchung von Bahnfahrkarten für alle Reisende erleichtern. Durch die prominente Positionierung des Buchungseinstiegs auf der Startseite erhalten auch mobilitätseingeschränkte Kunden einen direkten Zugang zur Reiseauskunft der Bahn.

Im Rahmen des Buchungsablaufs werden alternative Reiseangebote hervorgehoben und durch relevante Informationen und Services für die Reise von Haustür zu Haustür ergänzt. Darüber hinaus kann im Bereich „Meine Bahn“ eine Schnellbuchung mit den erweiterten Voreinstellungen im persönlichen Profil definiert werden.

Das mobile Reiseportal m.bahn.de wird durch die zunehmende Verbreitung von Smartphones für immer mehr Bahn-Kunden attraktiv, denn es bietet neben der Buchungsmöglichkeit von Fahrkarten auch interessante Informationen rund um die Reise. Von unterwegs können Fahrpläne, Routenplaner, Navigation, aktuelle Ankunftszeiten und Ticketbuchung in einer praktischen App auf dem Handy genutzt werden.

In 2012 werden Gebärdensprachvideos bei www.bahn.de realisiert werden. Ziel ist, erstmals für gehörlose Menschen eine Reihe der wichtigsten Fragen rund um die Reise in verschiedenen Gebärdensprachvideos zusammenzustellen. Die DB möchte damit das Reisen mit der Bahn für gehörlose Menschen erleichtern. Neben allgemeinen Themen, z. B. zur BahnCard oder zu den Fahrgastrechten,

werden die Services bei der Planung und Information sowie die Möglichkeiten des Fahrkartenskaufs ausführlich erläutert werden.

Stetige Weiterentwicklung fördert Barrierearmut

Um weiteres Optimierungspotenzial für mobilitätseingeschränkte Nutzer der Web-Seite zu identifizieren, hat der Internetvertrieb in 2010 das BIK-Projekt (Barrierefrei Informieren und Kommunizieren) beauftragt, anhand eines BITV-Tests (Prüfverfahren für die umfassende und zuverlässige Prüfung der Barrierefreiheit von informationsorientierten Web-Angeboten) wichtige Bereiche von www.bahn.de prüfen zu lassen. Aufgrund der Empfehlungen aus diesem Test wurden bereits in 2011 viele Maßnahmen umgesetzt. Komplexere Anforderungen, die vor allem die Buchungsapplikation von www.bahn.de betreffen, werden in 2012/2013 implementiert.

Durch die schnelle technische Weiterentwicklung im Internetsektor und damit einhergehender wachsender Ansprüche an eine Web-Seite ist es für www.bahn.de aus Wettbewerbsgründen notwendig, sich am Markt auszurichten. Insbesondere durch Web 2.0 Anwendungen wie Blogs, Communities, aufladbare Videos und Kunden-Beiträge aber auch allgemeine technische Innovationen (Apps, Widgets etc.) ist es eine zunehmende Herausforderung, Barrierearmut zu gewährleisten. Die Deutsche Bahn ist bestrebt, stets einen guten Ausgleich der Anforderungen aller NutzerInnen von www.bahn.de zu ermöglichen.

Auch in Zukunft wird die von der Bahn explizit gewünschte und geförderte Zusammenarbeit mit InteressenvertreterInnen dazu beitragen, die Benutzerführung einer der wichtigsten Reiseseiten in Deutschland für alle Zielgruppen stetig zu optimieren. Da entsprechende Verbesserungsmaßnahmen auch auf den internationalen Seiten von www.bahn.de (www.bahn.com) umgesetzt werden, können auch fremdsprachige mobilitätseingeschränkte Reisende Fahrkarten einfacher buchen.

Kostenlose Buchungen von Fahrkarten, Reservierungen und Services

Derzeit ist eine kostenlose und barrierefreie Buchung von Hilfeleistungen über das Online-Formular auf www.bahn.de möglich.

Darüber hinaus kann über die E-Mail Adresse msz@deutschebahn.com kostenfrei Kontakt mit der Mobilitätsservice-Zentrale (MSZ) aufgenommen werden. Hier können Hilfeleistungen, Sitzplatzreservierungen sowie Fahrkartenbestellungen angefordert werden. Gehörlose Kunden haben die Möglichkeit, ihre Anfragen per E-Mail (deaf-msz@deutschebahn.com) oder per Fax (0180 5 159 357, 14 ct/Min aus dem deutschen Festnetz, Tarife bei Mobilfunk max. 42 ct/Min) an die MSZ zu senden. Die kostenfreie Buchung von Sitzplatzreservierungen ist auch telefonisch über die MSZ möglich (kostenpflichtige Rufnummer Telefonnummer: 0180 5 512 512; 14 ct/Min aus dem deutschen Festnetz, Tarife bei Mobilfunk max. 42 ct/Min).

Eine Buchung von kostenlosen Reservierungen für Begleitpersonen direkt aus der Reisauskunft von www.bahn.de ist nicht möglich, da u. a. Daten von Schwerbehindertenausweisen mit den bestehenden Buchungs- und Reservierungs-Systemen

nicht verifiziert und weiterverarbeitet werden können. Bis auf Weiteres ist eine Anpassung der Systeme nicht geplant.

2.2.5 Touch&Travel

Gemeinsam mit Partnern aus der Technologie- und Mobilfunkbranche sowie der Industrie hat die Deutsche Bahn AG Touch&Travel entwickelt.

Touch&Travel ist ein handybasiertes eTicketingverfahren, das auf dem sog. Check-in/Check-out-Prinzip basiert. Mit einer Anmeldung kurz vor der Fahrt kann verbund- und verkehrsmittelübergreifend gefahren werden - es ist z. B. möglich vom ICE direkt in die U-Bahn oder S-Bahn umzusteigen. Eine Tarifauswahl ist vor der Fahrt nicht notwendig, denn das Hintergrundsystem berechnet nach der Fahrt automatisch den Tarif und Preis. Die getätigten Fahrten werden auf dem Mobiltelefon angezeigt und sind jederzeit auf der Web-Seite einsehbar. Die Abrechnung erfolgt monatlich vom angegebenen Konto.

Bislang war das Verfahren begrenzt auf Mobiltelefone mit der neuen Technologie Near Field Communication (NFC). Neue Handygenerationen eröffnen neue Möglichkeiten, so dass das Verfahren auf weitere An- und Abmeldearten erweitert wurde.

Für das An- und Abmelden stehen zur Verfügung:

- Position bestimmen: Per Geokoordinaten wird der Abfahrts- bzw. Ankunftshalt ermittelt.
- Barcode fotografieren: Fotografieren eines auf dem Kontaktpunkt angebrachten Barcodes.
- Kontaktpunkt-Nummer eingeben: Manuelle Eingabe der Kontaktpunkt-Nummer
- Kontaktpunkt: Kontaktloses Auslesen mit Near Field Communication.

Mit der Variante der Positionsbestimmung kann der Kunde unabhängig von Kontaktpunkten Touch&Travel nutzen. Gerade für mobilitätseingeschränkte Personen eröffnet sich dadurch eine barrierefreie und komfortable Nutzung.

Touch&Travel befindet sich derzeit noch im Pilotstadium. Mit der Einführung in den Regelbetrieb ist das Ziel, eine barrierefreie Gestaltung unter Berücksichtigung von technischen und finanziellen Rahmenbedingungen des Vertriebswegs zu berücksichtigen.

Für den Ausbau sind folgende Neuerungen bereits umgesetzt:

- Die Gestaltung der neuen Internetseite wird Ende 2011 barrierefrei nach dem Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (BGG) sowie in dessen Detaillierung, der Barrierefreien Informationstechnik-Verordnung (BITV), eingeführt. Darüber hinaus wurde bei der Entwicklung beachtet, dass sich die Web-Seite durch einen „Screenreader“ anzeigen lässt.
- Im Hinblick auf die An- und Abmeldeart der Positionsbestimmung ist für kleinwüchsige Menschen und RollstuhlfahrerInnen sowie für seh-

- behinderte und blinde Reisende das Aufsuchen des Kontaktpunktes nicht mehr erforderlich.
- Touch&Travel wird unter anderem für iPhones (iPhone 3G, iPhone 3GS, iPhone 4 oder neuer, ab Betriebssystemversion iOS 4 oder höher) angeboten. Die Touch&Travel-App ist dabei kompatibel zu dem von Apple angebotenen Bildschirmleseprogramm (steht im Apple Store zur Verfügung), so dass die einzelnen Steuerungsmenüs vorgelesen werden. Darüber hinaus kann über die Zoomfunktion die Anzeige auf ein Vielfaches vergrößert werden.

2.2.6 Veränderungen im Leistungsangebot der Mobilitätsservice-Zentrale

Seit dem 01. November 2009 erhält jeder Reisende auf Wunsch eine E-Mail-Bestätigung seiner Hilfeleistungen an die von ihm angegebene E-Mail-Adresse.

Die Auftragsbestätigungen der gewünschten Hilfeleistungen wurden bereits im November 2009 mit dem Hintergrund eingeführt, dass Kunden eine Bestätigung wünschten, in der sie prüfen können, welche Hilfen für sie angemeldet wurden. Bis zum 31. Mai 2011 wurden diese Bestätigungen am Vorabend der Reise versandt, weil erst dann die verbindlichen Zusagen der 3 S-Zentralen, welche die Hilfeleistungen in den Bahnhöfen koordinieren, vorlagen. Auch bestand systemtechnisch keine andere Möglichkeit. Dieser Zeitpunkt war vielen Kunden zu spät, weil sie dann bei Differenzen in der Anmeldung nicht mehr reagieren und vielfach auch die Auftragsbestätigungen für die Rückfahrt nicht mehr prüfen konnten.

Es wurde seitens der Deutschen Bahn AG daher entschieden, den vielfachen Kundenwünschen zu entsprechen und ab 01. Juni 2011 die Bestätigungen der Anmeldungen einer Hilfeleistung gleich nach Aufnahme in der Datenbank der Mobilitätsservice-Zentrale durch die Agenten zu versenden. Zu diesem Zeitpunkt ist der Auftrag in der Datenbank und der hieraus initiierten Bestätigung noch auf "OFFEN" und noch nicht auf "ZUGESAGT". In jedem Kundengespräch weisen die MitarbeiterInnen darauf hin, dass die angemeldete Hilfeleistung durchgeführt wird, wenn der Kunde nichts mehr von der Mobilitätsservice-Zentrale hört. Bei einer Ablehnung der Hilfeleistung setzen sich die MitarbeiterInnen der Mobilitätsservice-Zentrale umgehend mit dem Kunden in Verbindung, um eine alternative Planung abzustimmen. So kann der Kunde bei Antritt der Reise davon ausgehen, wenn er keinen Rückruf von der Mobilitätsservice-Zentrale erhalten hat, dass die Hilfeleistung ohne Einschränkungen, seinem Wunsch entsprechend, durchgeführt wird.

Zum 01. Mai 2011 wurden die Öffnungszeiten der Mobilitätsservice-Zentrale erweitert. Sie wird künftig auch sonntags und an allen Feiertagen besetzt sein. Somit ergeben sich folgende neue Öffnungszeiten der Mobilitätsservice-Zentrale:

- täglich 06:00 - 22:00 Uhr

2.3 Ausgewählte Projekte

2.3.1 Kooperation mit Europäischen Bahnen

Vor dem Hintergrund der europaweit geltenden „Verordnung über technische Spezifikationen im Eisenbahnverkehr für mobilitätseingeschränkte Menschen (TSI PRM)“ strebt die Deutsche Bahn AG eine verstärkte Kooperation mit anderen europäischen Eisenbahnen an, um europaweit technische Qualitätsstandards festzulegen und umzusetzen, und hiermit das grenzüberschreitende Reisen für alle mobilitätseingeschränkten Menschen zu vereinfachen.

Ein internationaler Reisevoranmeldebogen bei länderübergreifenden Reisen von mobilitätseingeschränkten Reisenden mit gewünschten Hilfeleistungen beim Ein-, Um- und Aussteigen zur optimalen Service-Koordination zwischen den Europäischen Bahnen wurde gemeinsam entwickelt und abgestimmt.

Zusätzlich wurde ein Buchungsverfahren entwickelt, das europaweit von allen Eisenbahngesellschaften eingesetzt werden kann, um internationale Bahnreisen mobilitätseingeschränkter Menschen mit einheitlicher Qualität vorzumelden. Es handelt sich hierbei um eine Datenbank, die lediglich eine „interne Arbeitshilfe“ zwischen den beteiligten Europäischen Bahnen darstellt, durch die die Zuverlässigkeit der Durchführung benötigter Hilfen entlang der gesamten Reisekette deutlich erhöht wird. Die Einführung erfolgte im 4. Quartal 2010 und wurde durch den internationalen Eisenbahnverband UIC in Paris unterstützt. Aktuell wird innerhalb einer Arbeitsgruppe, bestehend aus VertreterInnen der mit dieser Datenbank arbeitenden Europäischen Bahnen, über eine zu definierende Qualitätssicherung diskutiert, die das Reisen im Ausland bzw. die bei den jeweiligen Bahnen angemeldeten Ein-, Um- und Ausstiegshilfen in ihrer Durchführung sicher stellen soll.

Im Rahmen des UIC-Projektes „PASSAGE“ (Passenger Accessibility Solutions Support and Action Group for Europe) arbeiten VertreterInnen der Europäischen Bahnen im konstruktiven Dialog mit dem European Disability Forum (EDF) zusammen, um vor dem Hintergrund der TSI PRM und der EU-Fahrgastrechteverordnung die Serviceleistungen für mobilitätseingeschränkte Reisende zu optimieren und - wo immer möglich - eine einheitliche Basis bei den Europäischen Bahnen zu schaffen.

2.3.2 Fahrgastrechte und EU-Passagierrechtsverordnung

(Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste)

Für mobilitätseingeschränkte Reisende gelten die gleichen Entschädigungsansprüche im nationalen und internationalen Eisenbahnverkehr wie für alle anderen Reisenden auch.

Mit dem neuen Gesetz zu den Fahrgastrechten gelten seit dem 29. Juli 2009 einheitliche Fahrgastrechte im Eisenbahnverkehr in Deutschland. Sie räumen den Reisenden gleiche Rechte bei allen Eisenbahnunternehmen ein und gelten für alle Züge von der S-Bahn bis zum ICE, unabhängig davon, von welchem Eisenbahnunternehmen sie betrieben werden. Sie gelten auch für Reiseketten aus Zügen verschiedener Eisenbahnunternehmen, die mit einer Fahrkarte genutzt werden. Detaillierte Informationen zu Entschädigungsansprüchen bei Zugverspätungen, verpassten Anschlüssen oder ausgefallenen Zügen finden sich unter folgendem Link: www.bahn.de/fahrgastrechte

Ergänzende Anmerkungen ergeben sich für schwerbehinderte Reisende, die mit ihrem Schwerbehindertenausweis und dem Beiblatt mit gültiger Wertmarke Nahverkehrszüge kostenfrei nutzen können. Sie haben Anrecht auf folgende Entschädigungen:

Entschädigung für Verspätung

Eine Entschädigung für Verspätungen auf den kostenfrei befahrenen Strecken erfolgt nicht, da sich diese nach dem bezahlten Fahrpreis der einzelnen Fahrt berechnet.

Erstattung von Kosten für die Nutzung anderer Züge

Nutzt der Inhaber eines Schwerbehindertenausweises auf Strecken, die er kostenfrei befahren kann, aufgrund einer zu erwartenden Verspätung von mindestens 20 Minuten einen anderen, nicht reservierungspflichtigen Zug, muss er die erforderliche Fahrkarte/den Produktübergang zunächst bezahlen. Er kann die Kosten jedoch anschließend geltend machen.

Erstattung von Kosten für Taxi oder Hotel

Für Reisende mit Schwerbehindertenausweis, die Strecken kostenfrei nutzen können, gelten die Regeln für die Inanspruchnahme von Taxi und Hotelübernachtungen ebenso. Für den frei fahrenden Begleiter eines behinderten Kunden gelten die vorgenannten Regelungen analog.

Entschädigung für Mobilitätshilfen oder sonstige spezielle Ausrüstungen

Haftet das Eisenbahnunternehmen für den vollständigen oder teilweisen Verlust oder die Beschädigung von Mobilitätshilfen oder sonstigen speziellen Ausrüstungen, die von Personen mit Behinderungen oder Personen mit eingeschränkter Mobilität verwendet werden, so gilt keine Haftungsobergrenze.

Erweiterte Haftung

Kann ein Reisender planmäßig nutzbare Züge aufgrund von Verspätungen, Zugausfall, Schienenersatzverkehr etc. nicht nutzen und die Weiterfahrt ist technisch oder organisatorisch nicht möglich, gelten die Entschädigungsregelungen ab dem Bahnhof, an dem die Reise objektiv nicht fortgesetzt werden kann.

Nach Artikel 19, Absatz 1 der Fahrgastrechteverordnung stellen Eisenbahnverkehrsunternehmen und Bahnhofsbetreiber unter aktiver Beteiligung von BehindertenvertreterInnen nicht diskriminierende Zugangsregeln für die Beförderung von mobilitätseingeschränkten Reisenden auf. Die Zugangsregeln der DB Fernverkehr AG und der DB Regio AG sind als Anlage 4, die der DB Station&Service AG als Anlage 5 dem Programm der Deutschen Bahn AG beigelegt.

2.3.3 Beförderungsbedingungen für mobilitätseingeschränkte Menschen

Die Deutsche Bahn befördert mobilitätseingeschränkte Menschen gemäß ihrer Beförderungsbedingungen für besondere Personengruppen. Diese können der Anlage 6 entnommen werden.

Nachteilsausgleich - Unentgeltliche Beförderung

Am 1. September 2011 wurde die Freifahrtregelung für schwerbehinderte bzw. schwerkriegsbeschädigte Menschen erweitert. Gemeinsam mit dem Bundesministerium für Arbeit und Soziales hat die Deutsche Bahn vereinbart, das Streckenverzeichnis bzw. die 50 km-Regelung nach § 147 Abs. 1 SGB IX für schwerbehinderte Menschen aufzuheben. Damit wird für schwerbehinderte Reisende, die die Voraussetzungen der Freifahrtberechtigung erfüllen, durchgängig eine bundesweite kostenfreie Nutzung der Nahverkehrszüge der DB Regio AG (Produktklasse C) - S-Bahnen, Regionalbahn (RB), Regionalexpress (RE), Interregio-Express (IRE) - möglich. Die Beförderungsbedingungen für besondere Personengruppen wurden entsprechend angepasst.

Die Regelungen für Begleitpersonen, für die Mitnahme eines Hundes und für kostenfreie Platzreservierungen bleiben unverändert. Das unentgeltliche Reisen innerhalb von Verkehrsverbänden bleibt bestehen. Die Neuregelung ist ein wesentlicher Beitrag zu mehr Kundenorientierung und zum Bürokratieabbau.

Mitnahme von orthopädischen Hilfsmitteln

Weiterhin wurde ein Leitfaden für die Mitnahme von orthopädischen Hilfsmitteln entwickelt, in dem definiert ist, welche Hilfsmittel in den Zügen aufgrund der infrastrukturellen Voraussetzungen mitgenommen werden können und wie diese zu erkennen sind. Dieser ist in der Anlage 7 zum Programm der Deutschen Bahn AG beigelegt.

3. Abschließende Betrachtung

Im Rahmen der sukzessiven Umsetzungsplanung der im Programm der Deutschen Bahn AG aufgeführten Maßnahmen institutionalisierte sich am 26. Januar 2006 die begleitende Arbeitsgruppe zum Programm der Deutschen Bahn AG, bestehend aus den vom Deutschen Behindertenrat entsandten VertreterInnen sowie den Fachabteilungen der Unternehmensbereiche DB Fernverkehr AG, DB

Regio AG, DB Stadtverkehr GmbH, DB AutoZug GmbH und DB Station&Service AG unter Federführung der Kontaktstelle für Behindertenangelegenheiten. Als Vorsitzender der Arbeitsgruppe wurde Karl-Hermann Haack, ehemals Beauftragter der Bundesregierung für die Belange von Menschen mit Behinderungen, benannt.

Die operativen Tätigkeiten erstrecken sich auf die Bereiche

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

In den seit 2006 regelmäßig stattgefundenen Arbeitsgruppensitzungen wurden wichtige Detailfragen der anstehenden Umsetzungsmaßnahmen aus dem 1. Programm der Deutschen Bahn AG abgestimmt, Prioritäten in der Maßnahmenplanung diskutiert und somit aktiv an der Fortschreibung des Programms der Deutschen Bahn AG sowie der schrittweisen Herstellung der Barrierefreiheit von der Planung bis zur Umsetzung mitgewirkt.

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

Die Bemühungen der DB sukzessive Barrierefreiheit hinsichtlich Fahrzeugen und Infrastruktur zu realisieren wird maßgeblich begleitet vom Dialog mit den MitgliederInnen der Arbeitsgruppe, um bewusst deren Kompetenz mit einzubringen und die Maßnahmen an den spezifischen Bedürfnissen von mobilitätseingeschränkten Menschen auszurichten. In regelmäßig stattfindenden Arbeitsgruppensitzungen werden auch zukünftig die MitgliederInnen der Programmbegleitenden Arbeitsgruppe an der Fortschreibung des 2. Programms der Deutschen Bahn AG mitwirken und in Fragen der schrittweisen Herstellung von Barrierefreiheit von der Planung bis zur Umsetzung der einzelnen Vorhaben beratend zur Verfügung stehen.

Die Gespräche werden durch das Büro des Beauftragten der Bundesregierung für die Belange behinderter Menschen, das Referat UI 31 des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, das Bundesministerium für Arbeit und Soziales, die Bundesarbeitsgemeinschaft für Rehabilitation und das Eisenbahnbundesamt kontinuierlich begleitet.

Die Kontaktdaten der MitgliederInnen der begleitenden Arbeitsgruppe zum Programm der Deutschen Bahn AG sind als Anlage 8 beigefügt.

Dissenspunkte

Die Diskussion des 2. Programms der Deutschen Bahn AG mit den BehindertenvertreterInnen der Programmbegleitenden Arbeitsgruppe ergab die folgenden Dissenspunkte:

Wunsch, bei Umbaumaßnahmen auch Stationen, die weniger als 1.000 Ein- und Aussteiger/Tag aufweisen, umfassend barrierefrei zu gestalten.

Die sog. „1.000er-Regelung“, d.h. der zusätzliche Bau von Aufzügen oder langen Rampen als stufenfreier Bahnsteigzugang bei erforderlichen Treppen, stellt nach Auffassung der Behindertenverbände einen Systembruch bei der Realisierung von Barrierefreiheit dar. Für Neubauten und bei wesentlichen Umbaumaßnahmen gilt überall in Deutschland, dass grundsätzlich barrierefrei gebaut wird. Dabei wird die Barrierefreiheit niemals an die Zahl der Nutzer gekoppelt. Lediglich die DB Station&Service AG in Abstimmung mit dem Eisenbahnbundesamt und die europäische Richtlinie TSI PRM für die Anforderungen an die barrierefreie Infrastruktur der Bahnhöfe im transeuropäischen Eisenbahnnetz (TEN) enthalten als Ausnahme zu diesem Grundsatz die sog. "1.000er-Regelung“.

Bei Neubauten und umfassenden Umbauten von Stationen ab mindestens 1.000 Reisenden/Tag erfolgen Maßnahmen des barrierefreien Ausbaus auch dann, wenn der Bau von Aufzügen oder längeren Rampen zusätzlich zu Treppenanlagen notwendig sind. Bei Stationen mit geringerer Reisendenfrequenz erfolgt bei Neubauten und umfassenden Umbauten der barrierefreie Ausbau grundsätzlich ebenfalls, lediglich werden dabei besonders kostenaufwendige Ausbaumaßnahmen wie der Bau von Aufzügen oder langen Rampen zusätzlich zu Treppen nur bei besonderem Bedarf (z. B. Behinderteneinrichtungen vor Ort etc.) umgesetzt. Eine spätere Nachrüstbarkeit für den Zeitpunkt, wenn eine deutlich höhere Reisendenzahl erreicht wird, wird immer sichergestellt. Mittelfristig soll ein Netz von Stationen geschaffen werden, das einen barrierefreien Zugang zur Bahn in zumutbarer Distanz ermöglicht.

Die DB Station&Service AG praktiziert dieses Verfahren im Einvernehmen mit dem Eisenbahnbundesamt seit mehreren Jahren, um öffentliche Gelder wirtschaftlich vertretbar und mit bestmöglicher Wirkung und für möglichst viele Kunden einzusetzen.

Bei konsequenter Anwendung der „1.000er-Regelung“ kann bereits mittelfristig in den Stationen ab mindestens 1.000 Reisenden/Tag (rd. 33 % aller Stationen) für rund 95 % aller Reisenden ein umfassend barrierefreier Zugang und Ausstattungsstandard erreicht werden.

Wunsch, dass der Mobilitätsservice auch außerhalb der von DB Station&Service definierten Servicezeiten verfügbar ist (Servicezeiten vom ersten bis zum letzten Fernverkehrszug im jeweiligen Bahnhof)

Servicezeiten ausschließlich von 06.00 bis 22.00 Uhr (z. T. an kleineren Stationen und an Wochenenden auch kürzer) stellen aus Sicht der MitgliederInnen der Programmbegleitenden Arbeitsgruppe einen Bruch in der Unternehmensphiloso-

phie der Deutschen Bahn AG dar und sind für behinderte Menschen nicht weiter akzeptabel. Seitens DB Station&Service sollte angestrebt werden, ein Netz aufzubauen, das eine benötigte Hilfeleistung außerhalb der üblichen Besetzungszeiten nach frühzeitiger vorheriger Anmeldung garantiert. Es sollte zukünftig für behinderte Menschen möglich sein, auch außerhalb der definierten Servicezeiten selbstbestimmt mit der Deutschen Bahn zu reisen.

Ziel der DB Station&Service AG ist es, einen bedarfsgerechten, einheitlichen und wirtschaftlichen Service anzubieten, also die Service-Struktur am Bahnhof besser an die Kundenbedürfnisse anzupassen. Hierzu werden allgemeingültige Standards festgelegt, welche Leistungen an welchen Stationen aufgrund des dortigen Reisendenaufkommens vorhanden sein müssen, damit die Mitarbeiterzahlen an den Stationen dem jeweiligen Bedarf vor Ort angepasst werden. Allerdings ist die Deutsche Bahn AG als marktwirtschaftliches Unternehmen auch auf die Finanzierung der Services angewiesen.

Bereits im Herbst 2009 wurde ein neues Konzept für den Mobilitätsservice - vor allem in der Fläche - erarbeitet und umgesetzt. Priorität hat die Erschließung von bisher nicht bedienten Stationen mit hoher Nachfrage von mobilitätseingeschränkten Reisenden nach Ein- und Ausstiegshilfen. Ausgangspunkt sind größere Stationen, an denen bereits Servicepersonal vorhanden ist. Von diesem Bahnhof bedient ein mobiles Team weitere Stationen in der Umgebung, die zwar nicht mit Personal besetzt sind, jedoch über die Voraussetzungen wie stufenfreien Zugang und technische Hilfsmittel verfügen, um mobilitätseingeschränkten Menschen beim Ein-, Um- und Aussteigen zu helfen. Zwingende Voraussetzung ist eine vorherige Anmeldung, spätestens ein Werktag vor der Reise über die Mobilitätsservice-Zentrale, um die Fahrten des mobilen Service-Teams effektiv koordinieren zu können. Neue MitarbeiterInnen wurden für die Hilfeleistung rekrutiert, die Hilfestellung erfolgt in der Zeit von 6.00 -22.00 Uhr und wird auf Bestellung und nach Verfügbarkeit erbracht. Zur Information wurden Informationsflyer an die Zielgruppe verteilt.

Außerdem wurde zur Stärkung des Mobilitätsservices zum Fahrplanwechsel 2010/2011 die Servicepräsenz an 30 Top-Standorten deutlich erweitert. Die Kapazitäten werden an Tagen des Spitzenbedarfs, überwiegend an Wochenenden, aufgebaut. Insgesamt wird die Servicepräsenz an diesen Stationen um ca. 80.000 Stunden p. a. erweitert, so dass mehr Mobilitätshilfen geleistet und die Servicepräsenz der MitarbeiterInnen am Bahnsteig erhöht werden.

Servicemitarbeiter unterstützen in mehr als 300 Stationen mobilitätseingeschränkte Reisende beim Ein-, Um- und Ausstieg (rd. 450.000 Hilfeleistungen in 2010).

Wunsch, Lautsprecheransagen in Bahnhöfen und Zügen generell und möglichst weitreichend anzubieten, um die selbstbestimmte Nutzung der Bahn für blinde und sehbehinderte Menschen sicherzustellen.

Das 2-Sinne-Prinzip ist bei der Informationsvermittlung unabdingbar, da Menschen mit sensorischen Behinderungen darauf angewiesen sind, die erforderlichen Informationen auf dem für sie nutzbaren Kanal wahrzunehmen. Dabei müssen

sich taktile und akustische Informationen ergänzen. Insbesondere dynamische Informationen sind vollständig und in guter Qualität anzubieten. Dies ist besonders wichtig, da akustische Informationen nur im jeweiligen Moment nutzbar und danach nicht mehr verfügbar sind.

Die Forderung der TSI PRM: „Der Informationsgehalt der bereitgestellten Informationen muss die Reisenden bei ihrer Entscheidungsfindung hinreichend unterstützen.“, ist in deren Anwendungsbereich zu erfüllen. Die Reisevorbereitung, die gerade vom genannten Personenkreis besonders sorgfältig betrieben wird, ist kein Ersatz für aktuelle Informationen während der Reise. Dies trifft zwar selbstverständlich auf Informationen im Störfall zu, aber auch für alle Regelinformationen, die allen anderen Reisenden selbstverständlich angeboten werden.

Die DIN 32984 führt aus: „Durch den Einsatz einheitlicher Orientierungshilfen, die nicht vom Sehvermögen abhängig sind, können für blinde und sehbehinderte Menschen in öffentlichen Verkehrsräumen eindeutige Signale gegeben und mögliche Orientierungsprobleme reduziert werden. Eine akustische Information gestattet eine Entscheidung und Orientierung.“ Die Reduzierung akustischer Informationen verstößt aus Sicht der BehindertenvertreterInnen gegen das 2-Sinne-Prinzip und entspricht in keiner Weise der Definition der Barrierefreiheit nach § 4 BGG. Danach sind Informationsquellen barrierefrei, „wenn sie für behinderte Menschen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sind.“ Aus Sicht der Zielgruppe ist der Ersatz von Regelinformationen nach dem 2-Sinne-Prinzip durch individuelle personalgestützte Informationen nicht zuverlässig möglich und verunsichert die betreffenden Kunden.

DB Fernverkehr und DB Station&Service vertreten die Auffassung, dass Lautsprecheransagen integraler Bestandteil der Kundeninformation sind, jedoch in ihrem Umfang auf unbedingt notwendige Inhalte zu beschränken sind. Dies belegen auch die Ergebnisse von aktuellen Kundenbefragungen.

Konkrete Maßnahmen, wie beispielsweise die Einführung des dynamischen Schriftanzeigers (DSA) oder die Reduzierung von Lautsprecheransagen in den Zügen, führen nicht zu einer Reduzierung der relevanten Informationen, im Gegenteil, viele Stationen erhalten mit dem DSA eine Information nach dem 2-Sinne-Prinzip, die bislang gar nicht möglich war.

Auch die Resonanz auf die Änderung der Lautsprecheransagen in Fernverkehrszügen war bisher überwiegend positiv. Das Ziel der Anpassungen bestand darin, den Kundenwünschen bei der Information an Bord noch stärker Rechnung zu tragen. So wurden die Ansagen nicht nur gestrafft, sondern mit der Nennung der Ausstiegsseite auch erweitert. Damit wurde eine Forderung von blinden und sehbehinderten Menschen umgesetzt. Bei der Begrüßung wird weiterhin nach jedem Halt das Ziel des Zuges genannt, auch wird jeder Halt rechtzeitig angekündigt. Bei Abweichungen werden zusätzlich die wichtigsten Anschlussverbindungen genannt. Mit diesen Informationen kann ein Fahrgast den Reiseverlauf verfolgen und seine Position bestimmen.

Die Information an Bord muss immer im Zusammenhang mit den Ansagen am Bahnsteig betrachtet werden. So ist die Nennung der Zwischenhalte bei der Begrüßung im Zug redundant und damit verzichtbar, weil Zusteiger durch die Ansagen am Bahnsteig darüber informiert werden. Wenn der Zug pünktlich ist und keine Abweichungen vom Soll-Fahrplan vorliegen, ist die Nennung der Anschlussverbindungen ebenfalls verzichtbar, weil die ursprüngliche Reiseplanung unverändert gültig ist. Wenn Abweichungen auftreten, werden entsprechende Ansagen gemacht.

Die Forderung, alle Anschlussverbindungen durchzusagen, ist aufgrund der vielfältigen Möglichkeiten praktisch nicht umsetzbar. Daher war die Zahl zu nennender Anschlüsse auch in der Vergangenheit bereits auf vier begrenzt. Ähnlich verhält es sich bei den Ansagen auf dem Bahnsteig. Der Umfang akustischer Informationen, die ggf. zu wiederholen sind, ist nicht beliebig zu vergrößern, zumal gleichzeitige Lautsprecheransagen in einem Bahnhof die Verständlichkeit verschlechtern können.

"Wer heute barrierefrei denkt und plant, wird gerade im Hinblick auf den demographischen Wandel morgen die Früchte einer barrierefreien Umwelt und gleichberechtigten Teilhabe ernten!"

Mit freundlicher Genehmigung:

Ottmar Miles-Paul
Landesbehindertenbeauftragter Rheinland-Pfalz

Anlagen zum 2. Programm der Deutschen Bahn AG

Anlage 1 a:	Standards zur Fahrzeuggestaltung im Fernverkehr
Anlage 1 b:	Standards zur Fahrzeuggestaltung im Nahverkehr
Anlage 2:	S-Bahn Berlin/Brandenburg: Aufzüge und Rampen
Anlage 3:	Barrierefreier Umbau von Stationen
Anlage 4:	Zugangsregeln für mobilitätseingeschränkte Reisende der DB Fernverkehr AG und der DB Regio AG
Anlage 5:	Zugangsregeln für mobilitätseingeschränkte Reisende der DB Station& Service AG
Anlage 6:	Beförderungsbedingungen für mobilitätseingeschränkte Reisende
Anlage 7:	Leitfaden zur Mitnahme von orthopädischen Hilfsmitteln
Anlage 8:	Kontaktdaten der MitgliederInnen der begleitenden Arbeitsgruppe zum Programm der Deutschen Bahn AG
Anlage 9:	Abkürzungsverzeichnis der Deutschen Bahn AG

Anlage 1: Standards zur Fahrzeuggestaltung im Fernverkehr

1. Einleitung

2. Gestaltungskriterien

2.1 Allgemeine Gestaltungskriterien

(Sie gelten für den gesamten Zug für Neubau und Modernisierung)

2.1.1 Kontraste

2.1.2 Farben

2.1.3 Materialien

2.1.4 Beleuchtung

2.1.5 Schriften

2.1.6 Bedienelemente

2.1.7 Allgemeine akustische/visuelle Informationen

2.2 Einstieg/Ausstieg

2.3 Fahrgastraum/Mehrzweckraum

2.4 Sanitärbereich

2.5 Servicewagen

2.6 Informations- und Wegeleitsystem

3. Empfehlungen zu Informationszwecken

4. Darstellung räumlicher Dimensionen mobilitätseingeschränkter Personen

5. Schriftgrößen und Kontraste

6. Quellen

Hinweis:

Bestimmte Einrichtungen, z. B. die für Rollstuhlfahrer sind nur für definierte Bereiche im Zug vorzusehen, andere dagegen sind für den gesamten Zug gültig.

1. Einführung

Die vorliegende Anlage stellt ein Modul zur Standardisierung kundenrelevanter Merkmale von mobilitätseingeschränkten Reisenden im Bereich des Fernverkehrs der DB AG dar. Sie dienen grundsätzlich als Handlungsempfehlungen und werden bei Beschaffung von Neufahrzeugen sowie bei Redesign-Planungen im Rahmen der technisch und wirtschaftlich realisierbaren Möglichkeiten einbezogen, um eine möglichst weitreichende Barrierefreiheit sukzessive herzustellen. Diese Anlage baut auf der TSI PRM auf und berücksichtigt – soweit technisch-organisatorisch und kommerziell vertretbar – den Stand der Technik.

Der Anforderungskatalog für barrierefreies Reisen betrifft vor allem folgende Personengruppen:

(Gruppen sind nicht überschneidungsfrei)

- Menschen mit Rollstuhl
- Körperbehinderte Menschen, z. B. kleinwüchsige oder gehbehinderte Menschen mit Gehhilfen
- Allergiker
- Menschen mit organischen Störungen (Hygieneaspekt und subjektive Sicherheit)
- Menschen mit motorischen Störungen
- sehbehinderte und blinde Menschen
- schwerhörige und gehörlose Menschen
- Menschen mit eingeschränkter Mobilität (z. B. ältere Menschen, Eltern mit Kindern und Kinderwagen, Personen mit Schwergepäck)
- Menschen mit Lernbehinderungen und Orientierungsschwierigkeiten sowie psychisch behinderte Menschen (hierzu sind Forschungen notwendig, um die tatsächlich relevanten Standards zu ermitteln. Von besonderer Bedeutung sind gerade für diese Personengruppen, dass auf Piktogramme und Bildinformationen nicht verzichtet werden darf, was auch für Menschen mit eingeschränkten Sprachkenntnissen großen Nutzen hat).

Im Folgenden wird nun unter „2. Gestaltungskriterien“ aufgeführt, wie das Anforderungsprofil für Neufahrzeuge und modernisierungsbedürftige Fahrzeuge aussehen muss bzw. soll. Als Grundlage dienen die jeweiligen, für den Fernverkehr relevanten Richtlinien des Corporate Designs der DB AG. Es wird dabei zwischen den in Kapitel 2.1 folgenden Kategorien unterschieden.

2. Gestaltungskriterien

2.1 Allgemeine Gestaltungskriterien

Diese gelten für Neubau- und Modernisierungsfahrzeuge und sollten möglichst einheitlich im gesamten Zug angewandt werden. Als Grundlage dienen die jeweiligen Corporate Designs der einzelnen Geschäftsfelder sowie die TSI PRM.

Thema	Einsatzort	Beschreibung, Angaben und Maße
2.1.1 Kontraste	<ul style="list-style-type: none"> • Handläufe, Haltegriffe • Griffe, Taster • Markierungsstreifen • Hinweise • Notbremse • Stufenkanten • Bedienelemente • Glastüren und Außentüren 	<ul style="list-style-type: none"> • Die anforderungen werden gemäß TSI PRM und - soweit kein Widerspruch besteht - gemäß DIN EN 32975 erfüllt.
2.1.2 Farben	<ul style="list-style-type: none"> • Türen • Stufen • Piktogramme • Griffe, Taster • Markierungsstreifen • Bestuhlung 	<ul style="list-style-type: none"> • Farbkontraste können die Erkennbarkeit weiter verbessern. Beim Einsatz von Farben ist jedoch ihr Symbolwert zu beachten (Sicherheits-, Ordnungsfarben; DIN 1818, DIN 4818, DIN 5381) • helle Töne: weiß, silberfarben • dunkle Töne: schwarz, (nacht-)blau, verkehrsrot • rot auf grün nur bei ausreichend hohem Kontrast • Schwarz-weiß gestaltete Schrift kann durch entsprechende Farbränder Symbolgehalt bekommen. • Die verwendeten Farben müssen auf die jeweiligen CD-Vorgaben abgestimmt werden.
2.1.3 Material	<ul style="list-style-type: none"> • Böden (Materialwechsel als Orientierungshilfe) • Haltegriffe, Türgriffe • Türen • Einbauten • Stufen • Bestuhlung 	<ul style="list-style-type: none"> • körperfreundlich, hygienisch, Berücksichtigung allgemeiner gesundheitsrelevanter Aspekte • keine Kondensatbildung • keine Wärmeableitung (im Außenbereich) • rutschfeste Oberflächenstruktur • taktil • keine scharfen Ecken und Kanten • nicht reflektierend oder spiegelnd • Die verwendeten Materialien müssen auf die jeweiligen CD-Vorgaben abgestimmt werden.
2.1.4 Beleuchtung	<ul style="list-style-type: none"> • Allgemeinbeleuchtung (Standard) • Sitzplatzbeleuchtung: <ul style="list-style-type: none"> - Gepäckablage - Decke 	<ul style="list-style-type: none"> - gute Beleuchtung von Stufen, Trittkanten, Durchgängen und Gefahrenbereichen, keine dunklen Ecken - 150 lx - Farbwiedergabestufe 1B - Lichtfarbe: warmweiß (3.000K) oder neutralweiß (4.000K) - 18 - 36 W - 10 - 18 W - blendfrei: Klasse A (CIE 29.2) für 1000 lx - Vermeidung von Schlagschatten - Umfeldleuchtdichte: ca. 250 cd/m² <p>300 lx</p> <ul style="list-style-type: none"> - 6V/10W - 12V/20W

2.1 Allgemeine Gestaltungskriterien

Thema	Einsatzort	Beschreibung, Angaben und Maße
2.1.5 Schriften	<ul style="list-style-type: none"> • Hinweise • • Piktogramme für Standardinfos (zusätzlich, z. B. Ausstiegsseite, Anschlusszug, Ankunftszeit) • LCD-Anzeigen sind zu vermeiden • LED-Anzeigen • TFT-Anzeigen <ul style="list-style-type: none"> • Sichthöhe für Hinweise <ul style="list-style-type: none"> • Zugzielanzeige, außen; Wagennummer, -klasse etc. 	<ul style="list-style-type: none"> • Bahnhelvetica (s. DB Manuell D193.0400) oder, je nach Einsatzzweck, auch DB Office/ DB Type mit den entsprechenden Schriftschnitten • Groß- und Kleinschreibung • Blindenschrift und erhabene Profilschrift im Einstiegsbereich • In Abhängigkeit von den baulichen Gegebenheiten und der Zuordnung zu Bauteilen werden 1450 mm bis 1600 mm Tast- und Sichthöhe anvisiert. • Schriftgröße: ≥ 6 mm, grundsätzlich Leseabstand 1000 mm beachten keine roten LED verwenden <ul style="list-style-type: none"> - 1450 - 1600 mm (für Rollstuhlfahrer optimiert 1300 mm) <ul style="list-style-type: none"> - Zugziel: Mindestgröße (größeren Leseabstand beachten) und Kontrastoptimierung auch bei hellem Umfeld - s. a. 5. <i>Schriftgrößen und Kontraste</i>
2.1.6 Bedienelemente	<ul style="list-style-type: none"> • allgemeine Bedienhöhe <ul style="list-style-type: none"> • Türtaster <ul style="list-style-type: none"> • Türgriffe • Handläufe / Haltegriffe/-stangen <ul style="list-style-type: none"> • Notbremse <ul style="list-style-type: none"> • Notschalter für Türentriegelung <ul style="list-style-type: none"> • Notruf/Serviceeruf 	<ul style="list-style-type: none"> - 850 mm (Richt-/Mittelwert bei Kombination von Bedienelementen) <ul style="list-style-type: none"> - gut auffindbar und erkennbar (betrifft alle Bedienelemente) an standardisierter Position - Bedienhöhe = 850 mm (außen, über Mittelwert der bedienten Bahnsteighöhen) - Beleuchtet und taktile (s. Kontrastwerte) - Unterscheidbarkeit verschiedener Taster - Tasterfläche im Durchmesser 50 mm - Druckpunkt spürbar - Taster nicht versenkt - so leichtgängig wie technisch möglich - Schaltweg 2 - 3 mm - Kraftaufwendung angepasst (nicht schwerer als nötig / so leichtgängig wie technisch möglich) <ul style="list-style-type: none"> - möglichst Kette/Kombination von Festhaltungsmöglichkeiten - runder Querschnitt 30 - 45 mm - Abstand zur angrenzenden Oberfläche 45 mm - Höhe parallel zur Treppe 850 mm - in den Gängen und auf den Zwischenpodesten - senkrechte Haltestangen innen neben der Tür, Nutzbarkeit soll bei Ein- und Ausstiegen gewährleistet sein <ul style="list-style-type: none"> - Hinweis in Bild- und Text-Form - Griff hervorheben/optisch kontrastreich - Erreichbarkeit <ul style="list-style-type: none"> - im Blickfeld, Sichtbarkeit - Notschalter und Notbremse voneinander getrennt bedien- und unterscheidbar <ul style="list-style-type: none"> - Akustische und optische Bestätigung/Quittierung (außer bei merkbarer Reaktion/Effekt)

		bei einem Zugbegleiter Generell gilt: Die verschiedenen Ausführungen der Bedienelemente sollten den Gestaltungskriterien von gutem universellem Design entsprechen.
--	--	--

2.1 Allgemeine Gestaltungskriterien

Thema	Einsatzort	Beschreibung, Angaben und Maße
2.1.7 allgemeine akustische / visuelle Informationen	<ul style="list-style-type: none"> • Türenschließen <ul style="list-style-type: none"> - akustisch: - visuell: • Notschalterentriegelung <ul style="list-style-type: none"> - akustisch: - visuell: • Ansagen/Anzeigen <ul style="list-style-type: none"> - akustisch: - visuell: • „WC verriegelt“ <ul style="list-style-type: none"> - akustisch: - visuell: • <i>s. a. weitere Punkte unter 2.1</i> 	<ul style="list-style-type: none"> - 2500 Hz (Tonfrequenz) - 1,5 Hz (Pulsfrequenz) - rotes Blinklicht - 2500 Hz (Tonfrequenz) - 77 dB (A) (Schalldruckpegel) in 1m Entfernung - ... - Lautsprecherdurchsagen Bordpersonal - auf veränderlichen Farbdisplays mit Text / Piktogrammen - kurzer Quittungston bei Verriegelung oder taktile Kennzeichnung - beleuchtete Anzeige, im Sitzplatzbereich, grün-rot-Logik an WC-Tür

Informationen werden akustisch und visuell unterschieden.

Nach dem „Zwei-Sinne-Prinzip“ werden nach Möglichkeit akustische und visuelle Informationen kombiniert. Die akustische Information kann alternativ durch eine taktile Information ersetzt werden.

Mögliche Inhalte veränderlicher Displays sind:

Wagennummer, Zielbahnhof, Zwischenhalt (Strecke), Ankunft-/Abfahrtszeit, Verspätung, Ausstiegsseite etc., idealerweise in Echtzeit.

Statische Inhalte können durch Piktogramme unterstützt und müssen auch akustisch bzw. taktil wiedergegeben werden.

Die Qualität der akustischen und visuellen Wahrnehmung steht in Abhängigkeit der umgebenden sowie der individuellen Verhältnisse. Entscheidend ist hier der Umgebungs-Geräuschpegel sowie der Leseabstand.

2.2 Einstieg / Ausstieg

Bauteile / Abteil	Beschreibung	Angaben / Maße
2.2.1 Einstiegstüren:	<ul style="list-style-type: none"> • erforderliche Nutzbreite/lichte Weite (barrierefrei) • automatische elektrische Tür • akustisches Signal bei Türfreigabe - Türfindesignal zur Wegeleitung an Zugaußenseite • optische Anzeige der Türfreigabe • Taktile Unterstützung der Türfindung • • Haltestangen rechts und links der Tür zur Überwindung von Stufen und Spalten 	<ul style="list-style-type: none"> - 900 mm - akustisches und optisches Signal bei Schließen - - gemäß TSI PRM - orientiert an DIN 32974, Signal 2 Min. lang nach Start Türfreigabe aktiv - Tasterring leuchtet grün - z. B. Tastlippen, integriert in die Gummidichtung (nicht separat) und erhabene Tastersymbole - -
2.2.2 Trittstufen:	<ul style="list-style-type: none"> • Setzstufe (Antritt) • Trittstufe (ohne Unterschneidung / nicht hervorstehend) (Auftritt) • • Stufen nicht als Gitterrost • Markierungsstreifen an jeder Trittstufe an Vorder-(außer bewegliche Stufen)- und Draufsicht: <ul style="list-style-type: none"> - Breite - falls ohne Antrittsmarkierung, Abstand zur Stufenkante - Leuchtdichtekontrast 	<ul style="list-style-type: none"> - 140 - 230 mm Höhe - 165 - 280 mm Tiefe - 40 - 50 mm - minimieren - $K > 0,7$
2.2.3 Türblockierung:	<ul style="list-style-type: none"> • bei fahrendem Zug: Öffnen nur durch Notschalter • Notschalterbetätigung ohne Einfluss auf Notbremse • seitenselektive Blockierung • Türblockierung bei Betriebshalten 	<ul style="list-style-type: none"> - ab 0 km/h Türfreigabe nur auf linker oder rechter Zugseite

<p>2.2.4 Fahrzeuggebundene Einstiegshilfen</p>	<p>Einstiegshilfe für Rollstuhlbenutzer im Eingang zu den Rollstuhlstellplätzen</p> <p>Technische Gestaltung der Einstiegshilfe</p> <ul style="list-style-type: none"> • Rampe / Hublift automatisch/ manuell bedient durch Zugpersonal, Überfahrbrücken • Abrollsicherung • Mindestfreiraum oberhalb der Liftplattform/Rampe während des gesamten Ein-/Ausstiegsvorganges (zur Gewährleistung von Bewegungsräumen größer als Plattform) • Mindesttragfähigkeit der Einstiegshilfe • Auslegung auf bediente Standardbahnsteighöhen (Zuschlag für Querneigung bei Kurvenlage und bei Neigung des Bahnsteiges zur Bahnsteigmitte) • Schiebetritt/Überfahrbrücke zur Schließung des Restspaltes bei Niveaugleichheit (bei Bedienung unterschiedlicher Bahnsteighöhen nur eingeschränkt möglich) 	<p>in Abhängigkeit von den Höhendifferenzen, Hublift oder Rampe.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Geeignet für ISO-Rollstühle (max. Länge 1200 mm, max. Breite 700 mm) <p>Bis 350 kg Gesamtgewicht ausgelegt.</p> <ul style="list-style-type: none"> - personalbedient - Neigungen gem. TSI PRM - ISO-Rollstuhlmaße als Mindestanforderung + Zuschlag für Arme und Füße $B = 700 + 50 \text{ mm}$ $L = 1200 + 50 \text{ mm}$ - Seitliches Befahren der Plattform minimiert den benötigten Freiraum auf dem Bahnsteig - Rutschfeste Oberfläche, auch bei Nässe - Mindestens 50 mm - 150 mm Aufkantung (Auffahrseite der Plattform) - Breite = 800 mm Länge = 1300 mm Höhe = 1400 mm - 350 kg - Rampe = 380 - 50 mm bis 760 + 50 mm - Hublift = 550 -50 mm bis 760 +50 mm - Spaltreduzierung auf <50 mm
---	--	--

2.3 Fahrgastraum / Mehrzweckraum

Bauteile / Abteil	Beschreibung	Angaben / Maße
2.3.1 Durchgangstüren:	<ul style="list-style-type: none"> Nutzbreite an gekennzeichneten Sitzplätzen für mobilitätseingeschränkte Menschen Nutzbreite zu Stell- bzw. Sitzplätzen für Rollstuhlfahrer Sichthöhe der Markierung (Glastüren) Art der kontrastreichen Markierung Durchgangszeit automatische Öffnung (Sensor- oder Tastersteuerung) ..- manuelle Pendeltüren nur dort, wenn, keine automatischen Schiebetüren möglich sind , . 	<ul style="list-style-type: none"> ≥ 700 mm (begrenzt durch Mittelgänge bei 2+2-Bestuhlung) ≥ 850 mm 1550 bzw. 740 mm (soweit gesetzliche Regelungen dem nicht entgegenstehen) blau-weiß im Wechsel abhängig von Kontrast und Sichtverhältnissen ≥ 5 s bzw. nach Verlassen des von Sensoren erfassten Bereichs Sensor erfasst Bereich ab 800 mm über FOK kein Durchschlagen, Einklemmschutz und langsam schließend•
2.3.2 Gänge / Vorräume:	<ul style="list-style-type: none"> Nutzbreite für mobilitätseingeschränkte Menschen (für Gänge bei 2+2-Bestuhlung nicht möglich) Nutzbreite für Rollstuhlfahrer Wendefläche für Rollstuhlfahrer Zwischenpodeste ausreichend beleuchten und Handgriffe/Handläufe sowie Podestkante in Vorder- und Draufsicht kontrastreich markieren • • s. a. 4. Darstellung räumlicher Dimens 	<ul style="list-style-type: none"> ≥ 600 mm (mit relativem Zuschlag, wenn nicht geradeaus verlaufend) ≥ 850 mm (mit relativem Zuschlag, wenn nicht geradeaus verlaufend) in den betreffenden Wagenabschnitten 1500 x 1500 mm
2.3.3 Stufen und Rampen:	<ul style="list-style-type: none"> Stufen und Rampen sollten vermieden werden, wenn möglich Längsneigung (In Fahrzeugen nicht immer realisierbar) Längsneigung bei kurzen Rampen ansonsten s. unter 2.2.2 Trittstufen 	<ul style="list-style-type: none"> ≤ 6 % ≤ 12 % auf 1m
2.3.4 Fahrgastraum:	<ul style="list-style-type: none"> Gepäck möglichst am Sitzplatz, Stauräume in Bodennähe/in Sichtweite gut taktil erkennbare und kontrastreich gestaltete Platznummerierung (fahrzeugspezifische Rahmenbedingungen sind zu beachten) . 	<ul style="list-style-type: none"> 15 - 20 mm Schrifthöhe, möglichst in erhabener Profilschrift

2.3.5 Bereich für Rollstuhlfahrer:	<ul style="list-style-type: none"> • Stellfläche für Rollstühle • Wendefläche (Wendeflächen dürfen sich überlagern, in ihrer Funktionsfähigkeit aber nicht eingeschränkt sein) • Tischunterkante • Sitzplätze • • möglichst Mantelhalter in Griffhöhe für Rollstuhlfahrer - Taster aus Ecken • s. a. 4. Darstellung räumlicher Dimensionen für mobilitätseingeschränkte Personen 	<ul style="list-style-type: none"> - 1500 x1500 mm + 1300 x900 mm (für jeden weiteren Rollstuhl) - 1500 x1500 mm - ≥ 670 mm - Sitzplätze für Rollstuhlfahrer mit Sitzverstellung und hochklappbaren Armlehnen, Sitzplatz für Begleitperson in unmittelbarer Nähe - 1050 + 1400 mm - 500 mm
---	--	--

2.4 Sanitärbereich

Bauteile / Abteil	Beschreibung	Angaben / Maße
2.4.1 Universaltoilette	<ul style="list-style-type: none"> • Durchmesser der effektiven Drehfläche für Rollstuhlfahrer incl. unterfahrbarer Bereiche (s. o. ≥ 670 mm) • alle relevanten Bedienelemente im WC müssen kontrastreich und taktil auffindbar sein • Stützklappgriffe am WC: Höhe Oberkante (aus der Horizontalen hochklappbar; leicht lösbare Arretierung) <ul style="list-style-type: none"> - Überstand Vorderkante WC-Becken - Abstandsbreite Griffe am WC - Druck-Belastbarkeit am äußeren vorderen Ende • WC-Becken: <ul style="list-style-type: none"> - Sitzhöhe Oberkante WC-Brille - Tiefe WC für Rollstühle - Platz neben dem WC • Waschtisch: <ul style="list-style-type: none"> - Waschtischhöhe - Unterfahrbarkeitshöhe • Waschtisch-Armatur - Seifen- und Desinfektionsmittelspender • WC-Tür: <ul style="list-style-type: none"> - Türbreite 	<ul style="list-style-type: none"> - 1500 mm - 750 mm über FOK - 150 mm - 700 mm - 100 kg - 480 mm - 700 mm - 950 mm - 800 mm - 670 mm bis in 300 mm Tiefe - Taster oder berührungslos (Sensor) - 900 mm, ggf. in Abhängigkeit vom Einfahrwinkel breiter

	<ul style="list-style-type: none"> - Türgriff/-drehknebel/-taster Höhe - automatische Schiebetür - an Außenseite Piktogramm <ul style="list-style-type: none"> • Spiegel: <ul style="list-style-type: none"> - Spiegelgröße - Spiegelausrichtung • Notrufeinrichtungen: <ul style="list-style-type: none"> - taktil auffindbar und optisch/kontrastreich markiert zwei Notrufeinrichtungen (Höhe über dem Boden) - optische und akustische Anzeige für Notrufsystem - Notruf hörbar für Zugteam - Notruf-Rückstellmöglichkeit am Taster • nach Möglichkeit intuitiv erlernbare Türschließung / Verriegelung • s. a. 4.2 WC-Grundrisse 	<ul style="list-style-type: none"> - 850 -1050 mm - mindestens 600 x 1100 mm - Einsicht im Stehen und Sitzen möglich - ggf. mehrere Spiegel verwenden - oben: 850 - 900 mm über FOK, - unten: < 300 mm über FOK
2.4.2 Standard-WC	<ul style="list-style-type: none"> • Leicht auffindbare Grundfunktionen: Türbedienung, Spülung - Selbsterklärende Bedienung - Überprüfbar Verriegelung (Drehknebel) - Handtuchspender/Papierkorb logisch dem Waschbecken zugeordnet 	

2.5 Wagen mit Rollstuhlbereich

Bauteile / Abteil	Beschreibung	Angaben / Maße
2.5.1 Schlafwagen/ Liegewagen/ Nachtzug:	<ul style="list-style-type: none"> • 1 Abteil in Liegewagenqualität mit benachbartem WC für 1 Rollstuhlfahrer mit 1 Begleitperson oder • Zugang zum allgem. Behinderten-WC ermöglichen • Reservierungsmöglichkeit für Behinderte 	
2.5.2 Service am Rollstuhlstellplatz:	<ul style="list-style-type: none"> • Tischunterkante bis Boden (am Rollstellplatz) • Servicерuf, Platzbedienung (am Rollstuhlstellplatz) 	<ul style="list-style-type: none"> - ≥ 670 mm

2.6 Informations- und Wegeleitsystem

Bauteile / Abteil	Beschreibung	Angaben / Maße
2.6.1 Ansagen:	<ul style="list-style-type: none"> • durch ein akustisches Signal angekündigt • (elektronische Lautsprecheransagen) • Halt des Zuges 	<ul style="list-style-type: none"> • Schallpegel, Frequenz (s. Allgemeine Gestaltung: Punkt 2.1.7) • Vgl. DIN 32974
2.6.2 Informationen:	<ul style="list-style-type: none"> • Piktogramme an geeigneter, gut zu lesender Stelle • Hinweis: "Toilette besetzt" 	<ul style="list-style-type: none"> - 1550 mm ab Oberkante Fußboden Größe: 66 x 66 mm Abstand: 33 mm (zueinander) - Leuchtsignal im Großraum - Farbhinweis (rot-/grün-Symbolik) an WC-Tür

	<p>Taktile Sitzplatzziffern</p> <p>Taktile Orientierung im Einstiegsbereich</p> <p>Fußbodenleisten zur Laufstraßenabgrenzung in Sitzplatzbereichen</p> <ul style="list-style-type: none"> • nach Möglichkeit Displays in Augenhöhe • s. a. 2.1.7 <i>allg. akustische/visuelle Informationen</i> 	<ul style="list-style-type: none"> - Zustand „verriegelt“ tastbar, z.B. durch 3 mm breite Kerbe bzw. erhabene Linie im Vierkant. <p>Gangseitig (auf Kopfstützenhöhe)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Wagenklassenhinweis an Haltestangen, tastbar beim Zustieg - Standorthinweis, tastbar nach Zustieg bzw. beim Durchgang durch den Zug <ul style="list-style-type: none"> - kontrastreich und erhaben zum Fußbodenbelag
<p>2.6.3 Zugtelefon / Fax:</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Handy ggf. auf Anfrage beim Zugbegleiter 	

3 Empfehlungen zu Informationszwecken

3.1 Empfehlungen für den Einsatz von Kontrast, Helligkeit, Farbe und Form zu Informationszwecken

Werte für Kontraste entsprechen DIN 32975....

3.2 Empfehlung für die Höhe der Schriftzeichen zu Informationszwecken

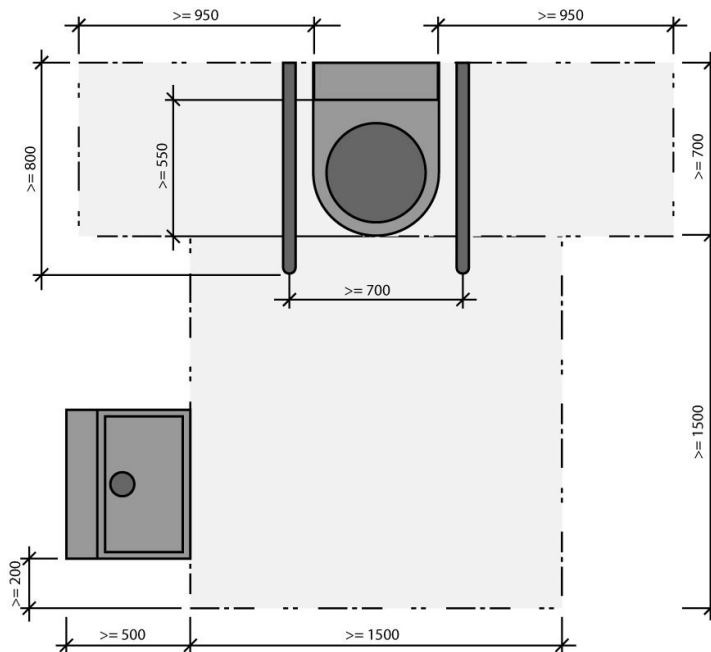
(Quelle: DIN 32975 Gestaltung visueller Informationen im öffentlichen Raum zur barrierefreien Nutzung – Berücksichtigung einer generellen Mindestgröße von 6 mm)

4. Darstellung räumlicher Dimensionen für mobilitäts eingeschränkte Personen

WC-Grundrisse

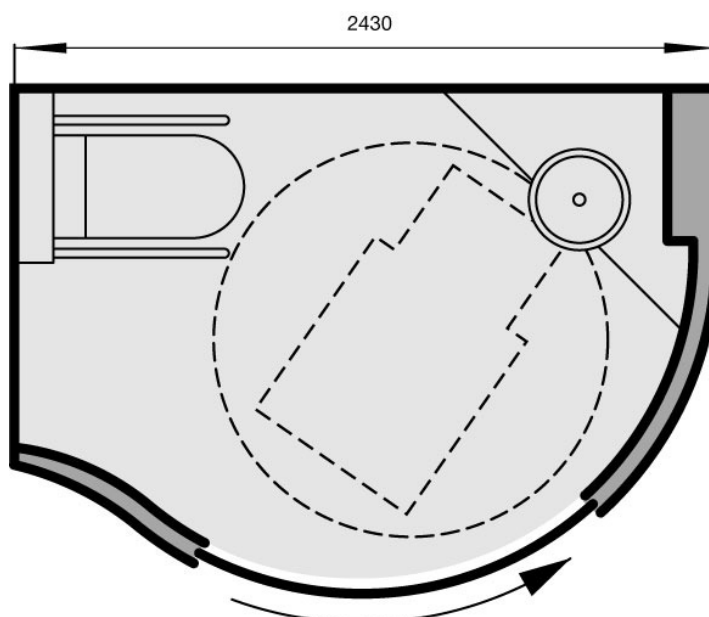
Bewegungsfläche im Behinderten-WC nach DIN 18024-2: 1996-11 [Maße in mm].

Die Bewegungsflächen vor und neben dem Klosettbecken, zwischen Haltegriffen und vor dem Waschtisch dürfen sich überlagern.

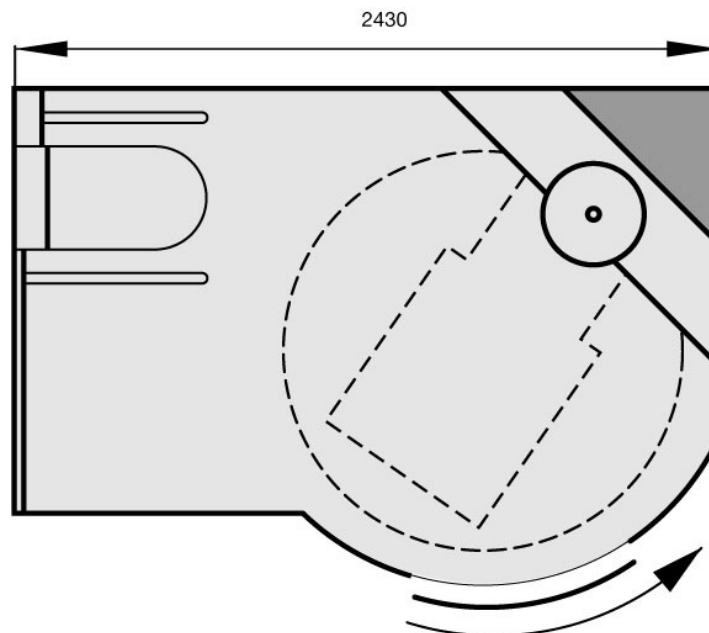


WC-Grundrisse

Beispiel: Behinderten-WC des ICE T *(nicht maßstäbliche Prinzipskizze)*



Beispiel: Behinderten-WC des ICE 3 (nicht maßstäbliche Prinzipskizze)



5. Schriftgrößen und Kontraste

TSI PRM und ergänzend DIN 32975 Gestaltung visueller Informationen zur barrierefreien Nutzung, Dezember 2009

Visuelle Informationen mit Leitfunktionen

Quellen: TSI PRM 4.2.2.8.1 und DIN 32975 Abs. 08.01

Die vorzusehende Schriftgröße ist unter Berücksichtigung von Informationszweck, Sehwinkel und Abstand zu Gestalten.

6. Quellen

- „direkt 54. Bürgerfreundliche und behindertengerechte Gestaltung des Straßenraums. Ein Handbuch für Planer und Praktiker – Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden“, Bundesministerium für Verkehr (2000)

- „direkt 56. Computergestützte Erfassung und Bewertung von Barrieren - Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden“, Bundesministerium für Verkehr (2001)
- „direkt 64 Hinweise - Barrierefreiheit im öffentlichen Verkehrsraum für Seh- und Hörgeschädigte Menschen“ Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, 2008
- „Empfehlungen zur Beleuchtung in Reisezugwagen“, DB AG, Geschäftsbereich Netz, NGT 571 (1995)
- UIC-Merkblatt 555 (gemäß DIN EN 13272)
- „COST 335 - Benutzerfreundliche Eisenbahnsysteme“, Europäische Kommission, Generaldirektion Verkehr (1999)
- VDV-Mitteilung: Kundenorientierter und behindertenfreundlicher ÖPNV. Teil 3 Betrieb nach EBO
- DIN 18024-1 , DIN 18040-1
- DIN 32974 Akustische Signale im öffentlichen Bereich, Anforderungen, Berlin, Febr. 2000
- DIN 5381 Kennfarben
- DIN 32975 Gestaltung visueller Informationen im öffentlichen Raum zur barrierefreien Nutzung, Dez. 2009
- DIN 32976 Blindenschrift - Anforderungen und Maße, Berlin, August 2007
- DIN Fachbericht 124 Gestaltung barrierefreier Produkte 1. Auflage 2002
- ISO 7193 Rollstühle; Maximale Außenmaße
- DBSV-Richtlinie für taktile Schriften, www.gfuv.de
- Technische Spezifikation für Interoperabilität Anwendungsbereich: Teilsysteme „Infrastruktur“ und „Fahrzeuge“ , Teilbereich: Zugänglichkeit für eingeschränkt mobile Personen



Ausgabe 02

Dokumentation

Produktkatalog DB Regio AG

**Gestaltungsvorgaben
für die Fahrzeuge der DB Regio AG**

DB Regio AG

Marketing (P.RVM)

(Stand 01.10.2010)

Inhalt

1	Vorwort	03
2	Einleitung	05
3	Exterieur	
3.1	Gestalterische Anforderungen an das Außendesign	06
3.2	Allgemeine Farbgebung	09
3.3	Kennzeichnung	13
3.4	TSI - PRM	21
4	Interieur Regio	
4.1	Designphilosophie	24
4.2	Gestalterische Anforderungen an das Innendesign	26
4.3	Kinderabteil	32
4.4	Übersicht Komponenten	33
4.5	Übersicht Material und Farbe	50
4.6	Mittelführtisch	58
5	Kundeninformation	
5.1	Informationsfeld	59
5.2	Fahrradmitnahme und optionale Stellplatzanzeige	61
5.3	Sehbehinderten - Information	63



Vorwort

Der Wettbewerb im SPNV-Markt wird immer stärker. In den vergangenen Jahren hat DB Regio seine Marktführerschaft gut behaupten können. Um jedoch auch weiterhin erfolgreich zu sein, muss DB Regio durch Qualität und Leistung überzeugen.

Ein einprägsames Erscheinungsbild, das für Qualität und Leistung steht und beim Kunden für einen positiven Wiedererkennungseffekt sorgt, ist dabei der Schlüssel zum Erfolg. Wo attraktive Verkehrsleistungen mit modernen und fahrgastfreundlichen Produkten erbracht werden, soll der Kunde die Marke „DB Regio“ erkennen können.

Der folgende „Produktkatalog“ soll dazu dienen, das Erscheinungsbild der Fahrzeuge von DB Regio zu definieren und darzustellen. Wir zeigen, was unsere Fahrzeuge ausmacht, und legen zugleich fest, woran die Kunden - Fahrgäste und Besteller des SPNV - uns erkennen. Dabei berücksichtigen wir die aktuellen Anforderungen des Marktes und zeigen Innovationen auf.

Zugleich - und dies ist heute unverzichtbar - hilft eine Standardisierung Kosten zu sparen. Der Katalog soll dazu eine Handlungshilfe für die Beschaffung, den Umbau und das Redesign von Fahrzeugen sein. Um neuen Entwicklungen gerecht zu werden und langfristig hilfreich für die Praxis zu sein, ist geplant, den Katalog in regelmäßigen Abständen zu aktualisieren - zum Nutzen der Fahrgäste und als Unterstützung für Sie.

Frank Sennhenn

Vorstandsvorsitzender DB Regio AG





Einleitung

Die hier aufgeführten Vorgaben entsprechen der Design-Qualität der DB Regio AG. Sie sichern ein einheitliches und wertiges Erscheinungsbild und sind daher verbindlich anzuwenden.

Diese Vorgaben sind Inhalt der bestehenden Fahrzeug-Beschaffungsverträge. Wenn die Anforderungen des Bestellers eine Abweichung von den festgelegten Standards verlangen, muss vorab Rücksprache mit P.RVM, bzw. bei Fragen zum CD/CI mit GMM1, gehalten werden.

Um den immer stärker werdenden Anforderungen des Marktes/Wettbewerbs gerecht zu werden, sind Innovationen unverzichtbar, die für ständig neue und aktuelle Entwicklungen als (temporäre) Alleinstellungsmerkmale in und an den Fahrzeugen der DB Regio AG sorgen. Die Regionen als potentielle Innovatoren haben es sich zur Aufgabe gemacht, aktuelle Marktentwicklungen aufzugreifen und in innovativen Fahrzeugkonzepten umzusetzen. Diese zukunftsfähigen Projektansätze werden von P.RVM, bzw. GMM1 über den gesamten Entwicklungsprozess begleitet.

Aus den o.g. Gründen wird dieses Dokument kontinuierlich weiterentwickelt und aktualisiert. Daher ist sicherzustellen, dass die jeweils neueste Version angewendet wird.

Zusätzlich sind die Angaben zum CD/CI stets mit denen im „Marketingportal“ der DB AG unter „www.db-marketingportal.com“ abzugleichen, da diese auch kurzfristig den Anforderungen angepasst werden. Nach einer Anmeldung sind die Informationen dort unter folgendem Menüpunkt zu finden:
>Corporate Design >Schienenfahrzeuge >Nahverkehr

Einzelne Preisangaben sind in diesem Produktkatalog nicht enthalten, da diese bauartbedingt unterschiedlich sein können und Inhalt des jeweiligen Fahrzeug-Beschaffungsvertrages sind.

3.1 Gestalterische Anforderungen an das Außendesign



ET 423



Doppelstock-Mittelwagen

Kopfwagen

Der Kopfwagen, unabhängig vom Antrieb, ist das „Gesicht“ des Zugverbands und trägt in hohem Masse, insbesondere durch die Form seines Bugs, zur Identität der Fahrzeuge bei.

Er weist folgende Merkmale auf:

- optimale Aerodynamik auch schon für geringere Geschwindigkeit (bis max. 160 km/h) für maximale Energieeffizienz, gespannte Flächen, möglichst geschlossene Form
- mit den Mittelwagen außenkonturgleiche Übergänge
- flächenbündig eingesetzte Scheiben und Türen sowie Spitzensignale/Scheinwerfer, technische Öffnungen (Lüftungs- und Wartungsklappen) etc.
- von außen nicht sichtbare Scharniere und komplett integrierte Trittspaltüberbrückungen und Überfahrampen (wenn außer Funktion)
- integrierte Griffe, Auftritte, Haltestangen und Schösser
- keine sichtbaren Verschraubungen, keine sichtbaren Niet- oder ähnliche Fügeverbindungen, Abdeckleisten und Fensterrahmen
- auf ein Mindestmaß reduzierte Fugen, möglichst als saubere Schattenfugen, „entkoppelt“ ohne sichtbaren „Materialanschnitt“ sowie ohne „Kreuzungen“ ausgeführt

Mittelwagen

- Der gesamte Zug muss eine formale Einheit bilden - ohne Versprünge insbesondere an den Wagenübergängen. Die Mittelwagen müssen unbedingt dem gestalterischen Anspruch an die Form des Kopfwagens angepasst sein.
- Alle für den Fahrgast relevanten Bedienelemente müssen in das Fahrzeugprofil integriert und deren Funktionen müssen weitestgehend selbsterklärend sein.
- Außendisplays müssen in Größe, Anordnung und Ausführung so ausgelegt sein, dass die Fahrgäste korrekt und ergonomisch richtig informiert werden können (Lesbarkeit, Kontrast und Sichtbarkeit bei Tag und Nacht) und die Bestimmungen der TSI-PRM erfüllt werden.

3.1 Gestalterische Anforderungen an das Außendesign



Wagenübergang



Dachverkleidung



Drehgestellverkleidung



Spitzenlicht

Wagenübergänge

- Das Außenprofil der Wagenübergänge muss so geschlossen wie möglich ausgeführt sein. Sowohl aus aerodynamischen als auch aus akustischen wie auch ästhetischen Gründen sollte der Wagenübergang annähernd das Aussenprofil des Kopf-/bzw. Mittelwagens aufweisen.

Dachverkleidung, Sichtbarkeit technischer Aufbauten

- Abgesenkte Stromabnehmer, Isolatoren, Abluft- (bei Verbrennungstriebwerk Abgasführung) und andere technische Aufbauten müssen weitestgehend unsichtbar integriert sein und dürfen die klare Dachlinie nicht stören.

Drehgestelle/Radsätze etc.

- Alle technischen Unterbauten (Drehgestelle etc.) sind zu verkleiden oder zumindest integrativ zu gestalten.

Spitzensignal, Zugschlusslicht, Scheinwerfer

- Es müssen zulassungsfähige und zeitgemäße Technologien zum Einsatz kommen wie LED-Technik, Xenon-Scheinwerfertechnik etc.

3.1 Gestalterische Anforderungen an das Außendesign



ET 442



Doppelstockwagen

Technische Anbauten

- Alle technischen Anbauten (Gitter, Klappen, Stützen, Trittschächte etc.) sind entsprechend der umgebenden Wagenoberflächenlackierung anzupassen, d. h. die Außenlackierung ist über diese Elemente fortzuführen. Ausnahme können Haltestangen sein.

3.2 Allgemeine Farbgebung

Gemäß dem unten aufgeführten Farbschema kommen die Grundfarben Verkehrsrot (RAL 3020), Lichtgrau (RAL 7035), Basaltgrau (RAL 7012), Tiefschwarz (RAL 9005), ggf. Anthrazitgrau (RAL 7016) zum Einsatz. Verkehrsgelb (RAL 1023) dient der partiellen Kennzeichnung des Bereichs der ersten Wagenklasse im oberen lichtgrauen Streifen.

Die technischen Vorgaben: Die Beschichtungsoberflächen müssen reinigungs-, witterungs- sowie UV-beständig sein. Unterschiedliche Trägermaterialien (Kunststoff, Metall etc.) dürfen sich nicht in Farbtondifferenzen niederschlagen.

Die Außenflächen müssen Graffiti-abweisend oder Graffiti-hemmend sein.

Belange der Instandhaltung, der Reinigung sowie die Beachtung ökologischer Aspekte sind bei der Farb- bzw. Beschichtungssystemwahl zu berücksichtigen.

Hinweis:

Aufgrund der Vielzahl unterschiedlicher Bauarten und -reihen ist eine allgemeingültige Farb- bzw. Kennzeichnungsvorgabe nicht möglich. Somit ist jede Umsetzung im Einzelfall mit dem CI/CD (GMM1) abzustimmen.

Aus diesem Grund sind die nachfolgenden Darstellungen nur beispielhaft ausgewählt.



Das DB Regio Erscheinungsbild als Farbmarke

- Die Farben und deren Verteilung sind gegenüber Mitbewerbern in Deutschland und in den meisten internationalen Märkten rechtlich als „Farbmarke“ geschützt.
- Genauere Auskünfte hierzu gibt bei der DB ML AG die Abteilung GMM2 (Markenmanagement, Marketingplanung und -controlling).

Beispiel der Farbverteilung am Wagenkasten:









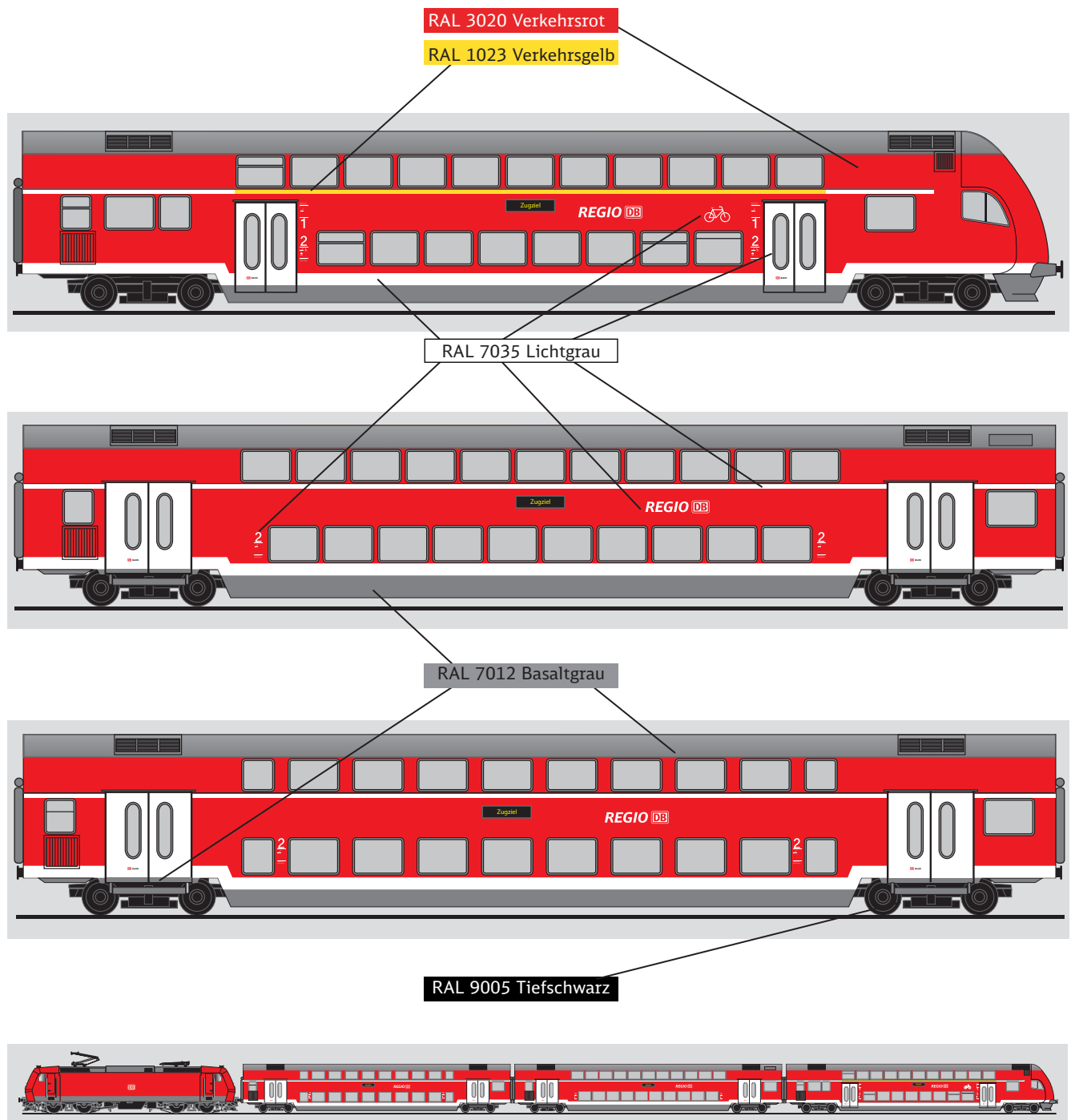
- RAL 7012 Basaltgrau
- RAL 3020 Verkehrsrot
- RAL 7035 Lichtgrau
- RAL 3020 Verkehrsrot
- RAL 7035 Lichtgrau
- RAL 7012 Basaltgrau
- RAL 9005 Tiefschwarz

Exterieur

3.2 Allgemeine Farbgebung

Beispiel: Doppelstockwagen

-  RAL 3020 Verkehrsrot
-  RAL 7035 Lichtgrau
-  RAL 7012 Basaltgrau
-  RAL 1023 Verkehrsgelb
-  RAL 9005 Tiefschwarz
-  RAL 7016 Anthrazit (nur für Fensterband)



Exterieur







3.2 Allgemeine Farbgebung

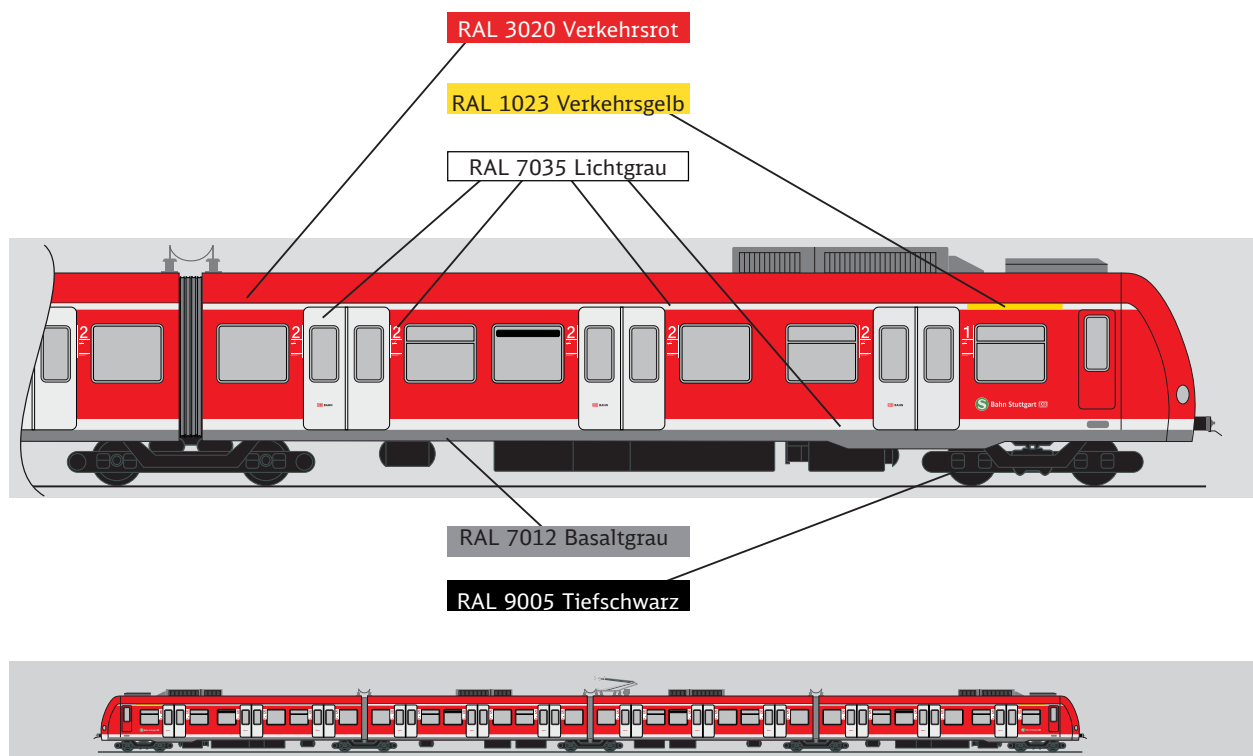
Allgemeines:

Die Kennzeichnung des 1.Klasse-Bereichs erfolgt an entsprechender Stelle und gleicher Breite außen im oberen lichtgrauen Streifen - nicht darüber oder darunter. Die verkehrsrote Wagenummer wird ebenfalls innerhalb dieses lichtgrauen bzw. verkehrsgelben Streifens platziert. Weitere Fahrgastinformationen sind hier z.T. im entsprechenden Kapitel beschrieben und ggf. mit dem CD/CI abzustimmen.

Technische Anschriften erfolgen grundsätzlich in RAL 7035 Lichtgrau im Bereich des Längsträgers bzw. im unteren basaltgrauen Bereich. Inhalte sowie Größe und Position werden durch den Bereich der Technik definiert.

Beispiel: Einstockfahrzeug (ET 423)







-  RAL 3020 Verkehrsrot
-  RAL 7035 Lichtgrau
-  RAL 7012 Basaltgrau
-  RAL 1023 Verkehrsgelb
-  RAL 9005 Tiefschwarz
-  RAL 7016 Anthrazit (nur für Fensterband)

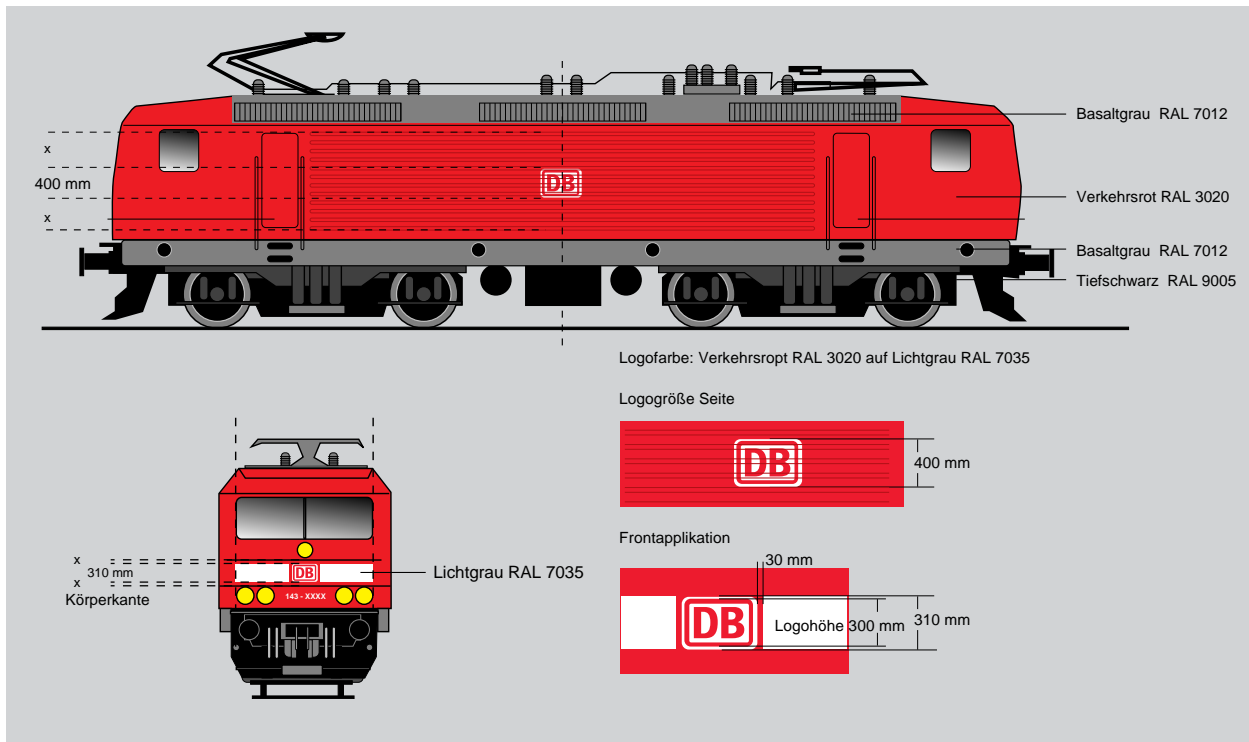


Exterieur

3.2 Allgemeine Farbgebung

Lokomotive Beispiel: BR 143

-  RAL 3020 Verkehrsrot
-  RAL 7035 Lichtgrau
-  RAL 7012 Basaltgrau
-  RAL 1023 Verkehrsgelb
-  RAL 9005 Tiefschwarz
-  RAL 7016 Anthrazit (nur für Fensterband)

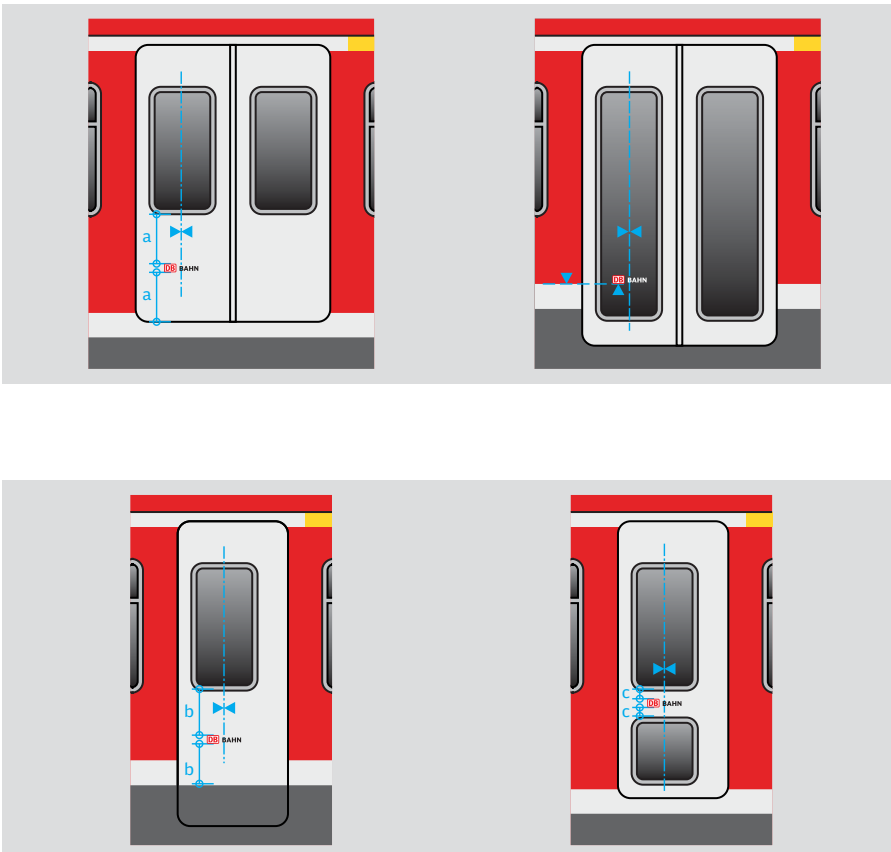


3.3 Kennzeichnung: „DB BAHN“



- Alle Fahrzeuge der DB Regio AG sind an jedem Zu-
stieg mit der Ressortmarke “DB BAHN“ auf dem Tür-
blatt gekennzeichnet. Abhängig von den einzelnen
Bauarten kann die genaue Platzierung abweichen
bzw. kann es Sonderlösungen geben. Vorgaben sind
in der entsprechenden TM definiert.
- Lokomotiven werden ausschließlich mit dem DB-
Logo auf jeder Seite gekennzeichnet (s. Bsp. Farbge-
bung).
- Hinweis: Auf Glas kommt die Negativ-Variante mit
weißer Schrift zum Einsatz.

Beispiele:

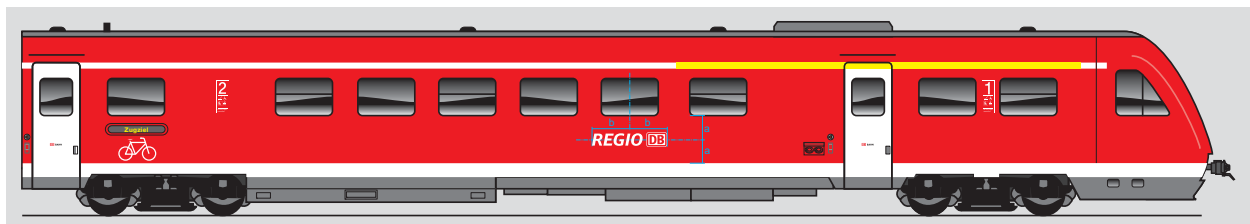


3.3 Kennzeichnung: „REGIO DB“



- Regio-Fahrzeuge im Regionalverkehr sind mit „REGIO DB“ auf jedem Wagenkasten und auf jeder Seite ein mal gekennzeichnet. Größen- und Platzierungsvorgaben sind u.a. bauartabhängig. Kennzeichnungsdetails für die jeweilige Bauart sind in der entsprechenden TM definiert.
- Hinweis: Größen- und Platzierungsvorgaben sind u. a. bauartabhängig.

Beispiel: VT 612

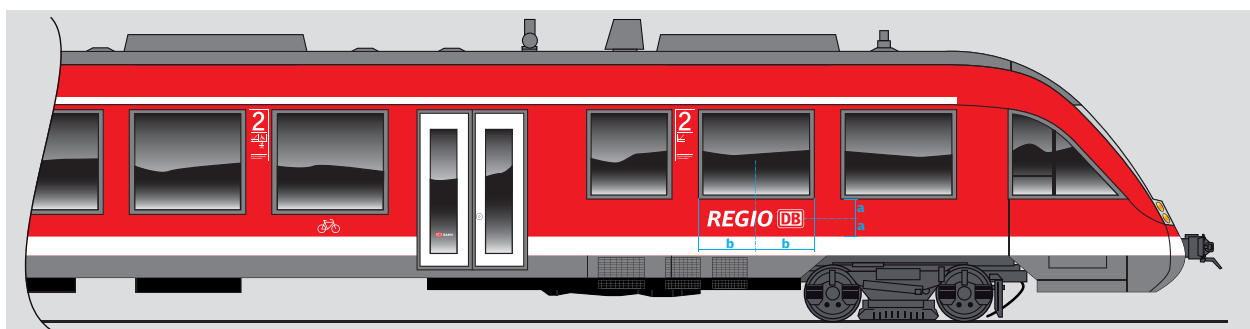


Dimensionierung: "Regio DB" Breite: 1600 mm
Platzierung (s.o.): zentrisch auf die rote Fläche zwischen Fensterunterkante und Oberkante des lichtgrauen Streifens

Hinweis: Das DB-Logo im unteren, seitlichen lichtgrauen Streifen ist parallel zu entfernen!



Beispiel: VT 648



Dimensionierung: "Regio DB" Breite: 1400 mm
Platzierung (s.o.): Zentrisch auf die rote Fläche unter dem Fenster zwischen Fensterunterkante und Oberkante des lichtgrauen Streifens. Dort wo sich bereits ein Gitter befindet, wird das Logo unter das nebenliegende Fenster in Richtung Zugspitze versetzt platziert.

Hinweis: Das DB-Logo im unteren, seitlichen lichtgrauen Streifen ist parallel zu entfernen!

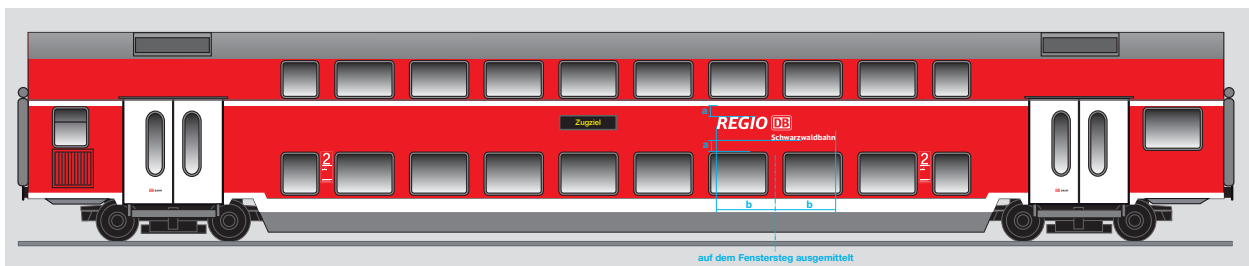
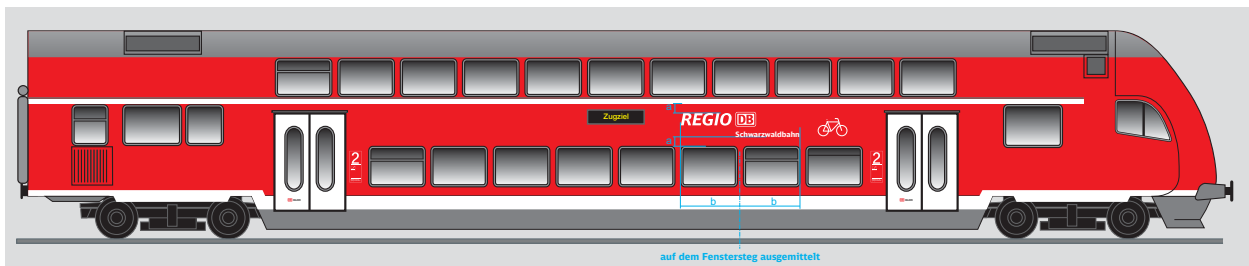


3.3 Kennzeichnung: „REGIO DB“ + Linienkennzeichnung



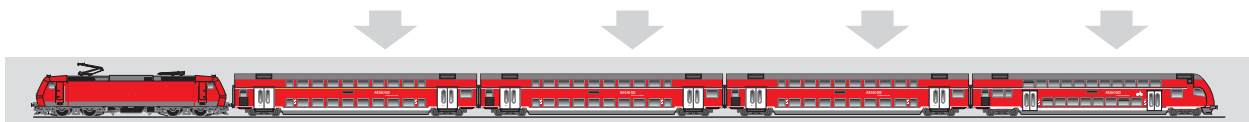
- Alternativ zur Kennzeichnung mit „REGIO DB“ gibt es die Markierungsmöglichkeit mit dem Zusatz eines Liniennamens. Diese Einheit folgt eigener, bauartabhängiger Größen- und Platzierungsvorgaben und ist nicht zu bereits vorhandenen Markierungen zu ergänzen. Inhaltlich haben diese einen besonderen regionalen Bezug. Diese können geografische Orte oder Bereiche aber auch Verbindungen zwischen Städte, Länder und Regionen sein. Die Namensbildung enthält den Begriff “Bahn“ oder “Express“, welche in jedem Einzelfall mit den Bereichen GMM und P.RVM abzustimmen sind.
- Hinweis: Größen- und Platzierungsvorgaben sind u. a. bauartabhängig.

Beispiel: Doppelstock-Steuer- und Mittelwagen



Dimensionierung: "Regio DB mit Submarke" Breite: ca. 2600 mm
 Platzierung (s.o.): zentrisch zwischen den zwei unteren Fenstern auf die rote Fläche zwischen Fensteroberkante und Unterkante des lichtgrauen Streifens

Hinweis: Das DB-Logo im unteren lichtgrauen Streifen entfällt komplett bzw. ist zu entfernen!



3.3 Kennzeichnung: „REGIO“ + RegioNetz

REGIO Xy...bahn

Die Fahrzeuge der RegioNetze, ausgenommen der Oberweißbacher Berg- und Schwarzatalbahn, haben eine gesonderte Kennzeichnung. Sie tragen den Schriftzug „REGIO“ (ohne dem DB-Logo) und einen der folgenden RegioNetz-Namen:

- Erzgebirgsbahn
- Kurhessenbahn
- Westfrankenbahn
- Südostbayernbahn

■ Hinweis: Größen- und Platzierungsvorgaben sind u. a. bauartabhängig.

Beispiel: „Südostbayernbahn“ am VT 642

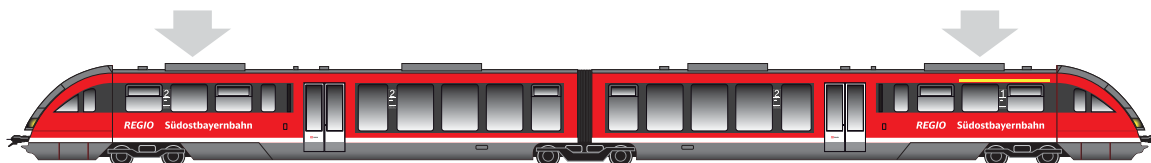


REGIO Südostbayernbahn

1400 mm

Dimensionierung: Versalhöhe: H3 ca. = 256 mm
Platzierung (s.o.): jeweils mittig zum vom Führerstand aus zweite Fahrstraumfenster auf die rote Fläche zwischen Fensterunterkante und Oberkante des lichtgrauen Streifens

Hinweis: evtl. vorhandene DB-Logos im unteren lichtgrauen Streifen sind parallel zu entfernen!

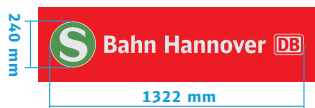
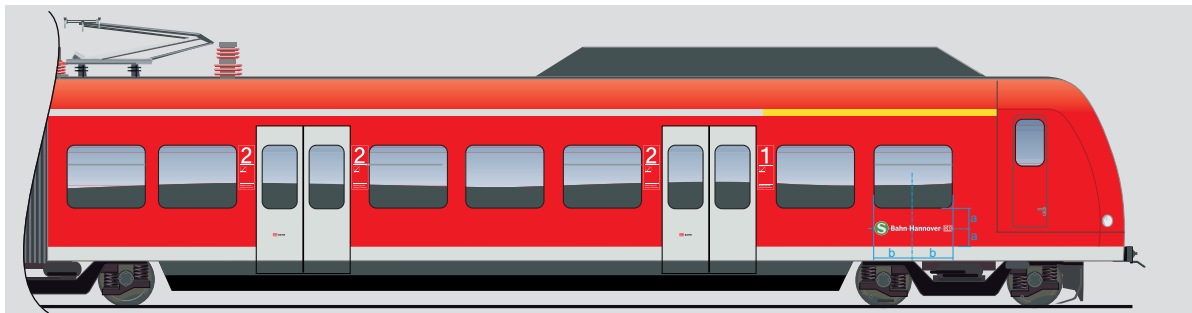


3.3 Kennzeichnung: „S-Bahn“



- Die Fahrzeuge der S-Bahnen sind ebenfalls gesondert gekennzeichnet (s. Beispielabbildung). Die Platzierung erfolgt in einer Standardgröße/-höhe mit variabler Länge an jedem Kopfwagen - bei Doppelstock-Wagen etwas größer an jedem Wagen.
- Auch hier ist eine Freigabe durch die Bereiche GMM2, GMM1 und P.RVM erforderlich.

Beispiel: ET 424/425 "S-Bahn Hannover"

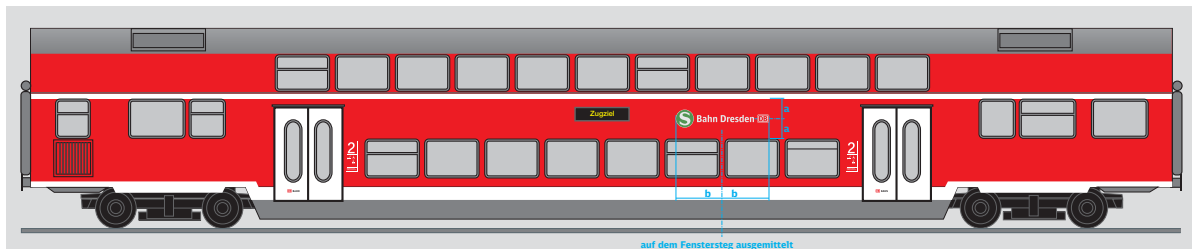
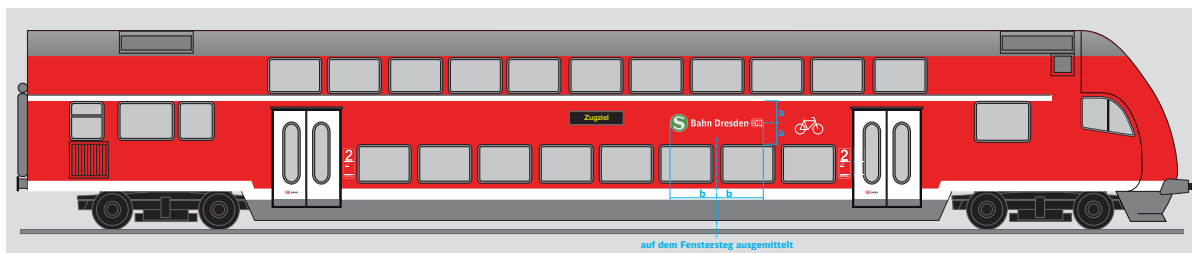


Dimensionierung: "S-Bahn Hannover DB" Breite: ca. 1322 mm und Höhe: 240 mm
 Platzierung (s.o.): Zentrisch auf die rote Fläche unter dem ersten Fenster zwischen Fensterunterkante und Oberkante des lichtgrauen Streifens.

Hinweis: Das DB-Logo im unteren, seitlichen lichtgrauen Streifen ist parallel zu entfernen!



Beispiel: Doppelstock "S-Bahn Dresden"



Dimensionierung: "S-Bahn Dresden DB" Breite: ca. 2134 mm (Schrifthöhe 160 mm)
 Platzierung (s.o.): zentrisch auf die rote Fläche über dem Fenstersteg zwischen Fensteroberkante und Unterkante des lichtgrauen Streifens

Hinweis: Das DB-Logo im unteren lichtgrauen Streifen entfällt komplett bzw. ist zu entfernen!



3.3 Kennzeichnung: „Zugtaufen“ (optional)

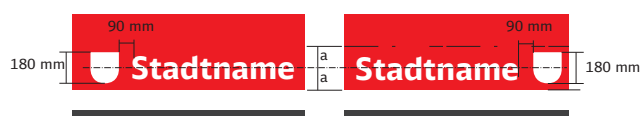
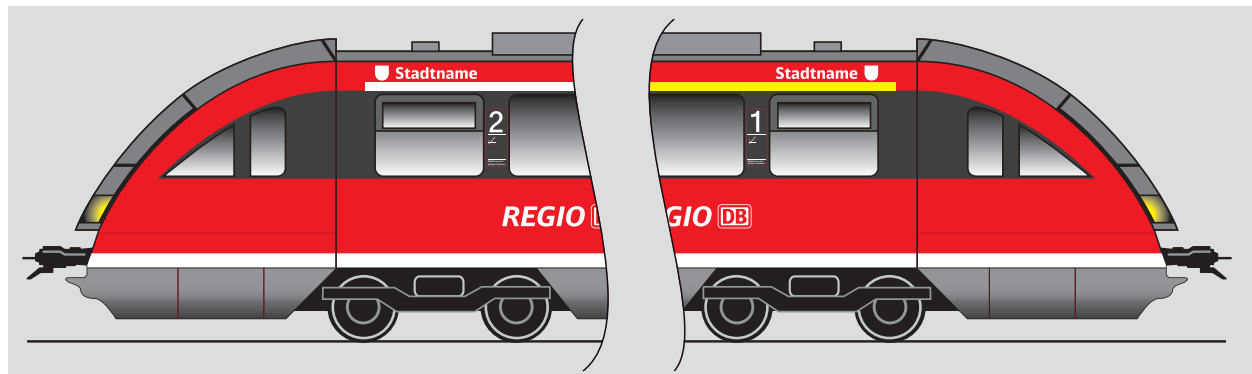


- Für die Inhalte sind ausschließlich Städtenamen oder Landkreise und deren offizielle Wappen zu verwenden. Die Höhe der Kennzeichnung ist einheitlich und variiert lediglich in der Länge. Sie erfolgt ausschließlich an Steuerwagen bzw. Wagenköpfen über dem ersten Seitenfenster. Abhängig von der Bauart kann sich die Position unterscheiden. Das Wappen ist immer in Richtung Zugende bzw. Führerstand vor dem Schriftzug platziert! (s. Abb.)

Schrifttyp: DB Sans Alternate Bold
Schrifthöhe: 140 mm
Schriftfarbe: RAL 7035 Lichtgrau
Wappenhöhe: 180 mm im Abstand von 90 mm (halbe Wappenhöhe) zur Schrift

- Alle Angaben sind durch eine Probebeklebung im Vorfeld zu überprüfen.
- Detaillierte Vorgaben zu den einzelnen Bauarten sind über das CD/CI (GMM1) zu beziehen.

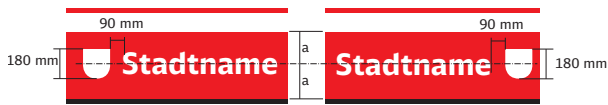
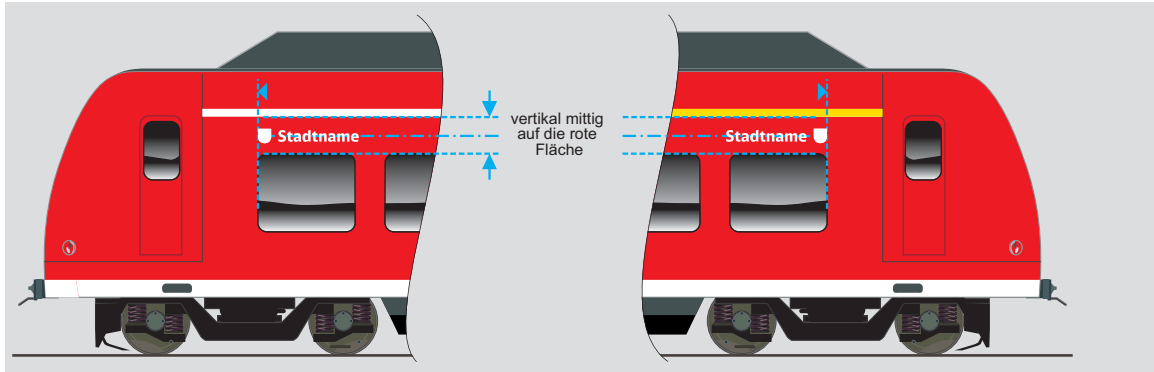
Beispiel: VT 642



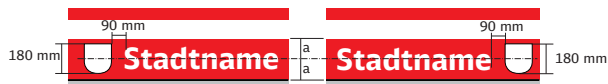
Exterieur

3.3 Kennzeichnung: „Zugtaufen“ (optional)

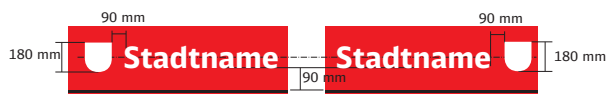
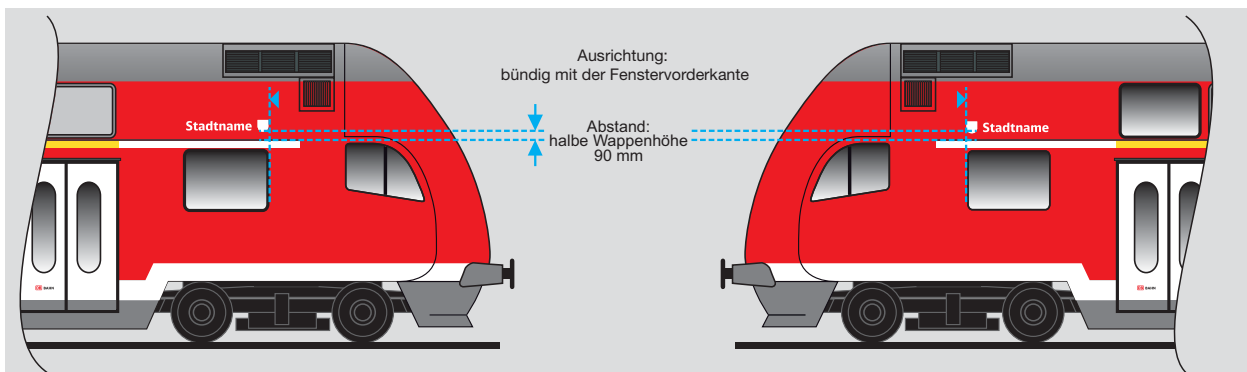
Beispiel: ET 423-426



Beispiel: ET 422



Beispiel: Doppelstockwagen



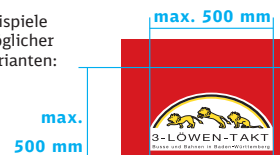
3.3 Kennzeichnung: Bestelleridentität (Wappen, Verbundlogo, Signet)

- Um ein möglichst einheitliches und geordnetes äußeres Erscheinungsbild der unterschiedlichen Fahrzeugtypen und ihrer unterschiedlichen Kennzeichnung (Inhalte, Farbe, Form) bundesweit zu gewährleisten, ist es nötig, die Kennzeichnungen wie nachfolgend beschrieben systematisch vorzunehmen.
- Logos und Schriftzüge sind immer freizustellen um einen "Briefmarkeneffekt" zu vermeiden.
- Die Inhalte können auch auf die entsprechenden Flächen unter den Führerraumseitenfenstern am Zugangfang und -ende verteilt werden, um somit eine größere Darstellung der einzelnen Logos zu erreichen. Bei den ET 420-426 wird die Platzierung entsprechend auf den Führerraumseitentüren vorgenommen.

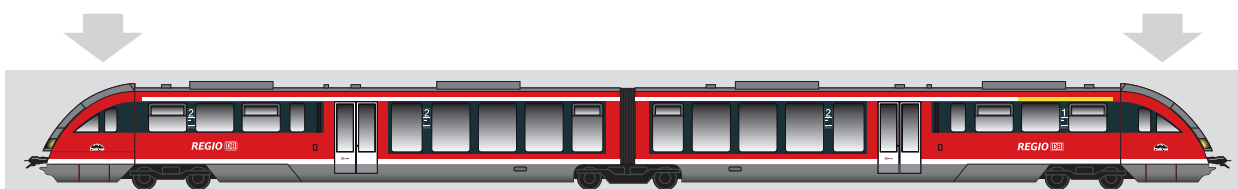
Beispiel: VT 642



Beispiele möglicher Varianten:



Dimensionierung: maximal auf einer Fläche von 500 x 500 mm
Platzierung (s.o.): jeweils zentrisch unter das Führerraumseitenfenster auf die rote Fläche zwischen Fensterunterkante und Oberkante des lichtgrauen Streifens

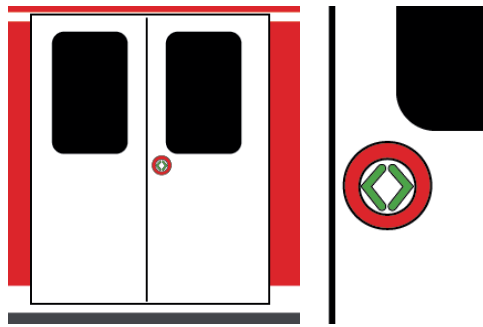
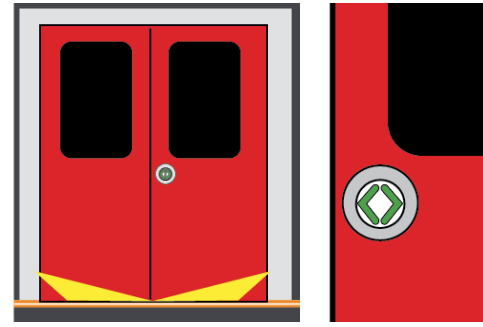



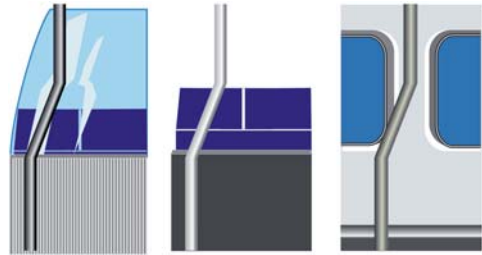
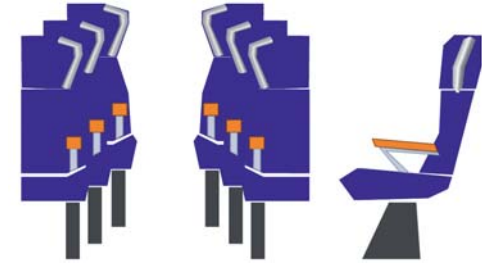
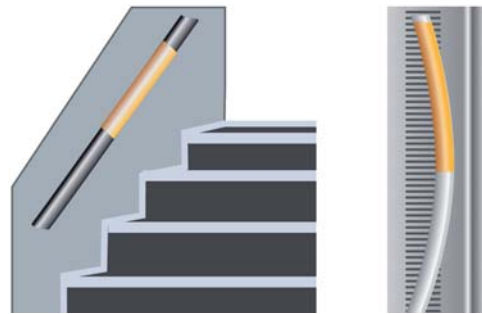
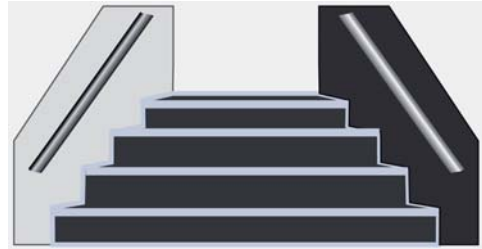


3.4 TSI - PRM

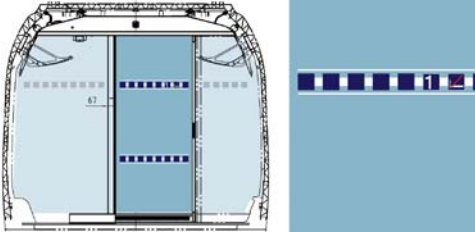
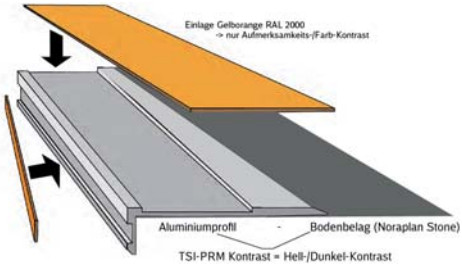
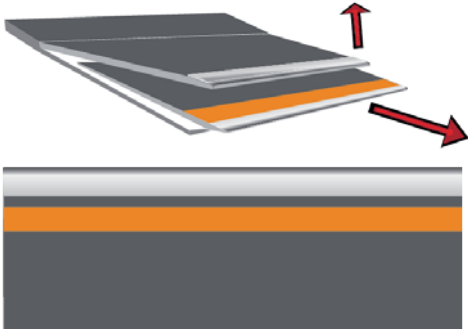
Die neue europäische Norm zur behindertengerechten Gestaltung von Fahrzeugen des Schienenverkehrs gilt - mit Übergangsfristen - ab 2010 für alle Neufahrzeuge und Redesigns von Bestandsfahrzeugen. Die folgenden Darstellungen geben Hinweise zur praktischen Umsetzung auf der Basis aktueller Erkenntnisse. Die Fortentwicklung der Umsetzung der TSI - PRM wird künftig entsprechend aktualisiert.



	Bauteile	Material und/oder Beschichtung
	Zustiegtüren und Taster außen	Kontrast zwischen Außentüren und Wagenkasten ■ Lichtgrau RAL 7035 - Verkehrsrot RAL 3020 Kontrast zwischen Türblatt und Taster ■ Verkehrsroter Ring auf lichtgrauem Untergrund
	Zustiegtüren und Taster innen	Kontrast zwischen Innentüren und Türportalverkleidung ■ Verkehrsrot RAL 3020 - Lichtgrau RAL 7035 Kontrast zwischen Türblatt und Taster ■ Lichtgrauer Ring auf verkehrsrotem Untergrund
	Handstangen im Einstiegsbereich	Kontrast zwischen Handstange und Türportalverkleidung ■ Edelstahl vor Signalweiß RAL 9003 ■ Weißaluminium RAL 9006 vor Graualuminium RAL 9007 ■ Weißaluminium RAL 9006 vor partieller Basaltgrau RAL 7012 Beschichtung ■ Weißaluminium RAL 9006 vor partieller Anthrazitgrau RAL 7016

	Bauteile	Material und/oder Beschichtung
	<p>Haltestangen in Fahrgasträumen</p>	<p>Kontrast zwischen Haltestangen und verschiedenen Hintergründen</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Edelstahl vor Aluwelle und Glas/Kunstleder ■ Weißaluminium RAL 9006 vor Basaltgrau RAL 7012 und Sitzbezug ■ Graualuminium RAL 9007 vor Wandfläche Signalweiß RAL 9003
	<p>Griffe und Armauflagen an Sitzen</p>	<p>Kontrast zwischen Griffen, Armauflagen und den Bezugsmaterialien</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Weißaluminium RAL 9006 und Buche hell (entspricht annähernd Gelborange RAL 2000) vor Velourblau mit Karomuster, Kunstleder dkl.blau oder Echt-Leder, kronenblau (dkl. blau-grau)
	<p>Für Altfahrzeuge und Sonderfälle</p>	<p>Erfüllt der Kontrast zwischen Haltestange und bestehenden bzw. nicht anders beschichtbarem Hintergrund nicht die geforderten Werte, ist in Rücksprache mit dem Bereich Marketing ausnahmsweise der partielle Einsatz von Gelborange RAL 2000 zulässig.</p>
	<p>Handläufe und Treppenkanten</p>	<p>Kontrast zwischen Handläufen und Hintergrund</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Edelstahl oder Graualuminium RAL 9007 vor Signalweiß RAL 9003 ■ Weißaluminium RAL9006 vor Graualuminium RAL 9007 oder dunkler <p>Kontrast zwischen Bodenbelag und Treppenkanten</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Aluminiumprofil natur eloxiert vor Noraplan Stone „efect 1823“

3.4 TSI - PRM

	Bauteile	Material und/oder Beschichtung
	<p>Durchlaufschutz an Glaswänden und -türen</p>	<p>Kontraststreifen mit ausreichenden, kontrastierenden Flächen</p> <p>Auf Türen</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Weiß mit Nachtblau RAL 5022 <p>Auf Wänden</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Quadrate in Ätzdekoroptik
 <p>Einlage Gelborange RAL 2000 -> nur Aufmerksamkeits-/Farb-Kontrast</p> <p>Aluminiumprofil - Bodenbelag (Noraplan Stone)</p> <p>TSI-PRM Kontrast = Hell-/Dunkel-Kontrast</p>	<p>Unterschied zwischen TSI-PRM Kontrast und Farbmarkierungen</p>	<p>Aluminiumprofil eloxiert vor Fußbodenbelag erfüllt die Anforderungen gem. TSI-PRM in Bezug auf Kontrast.</p> <p>Zusätzlich eingesetzte Streifen in Gelborange RAL 2000 erhöhen den Aufmerksamkeitswert, nicht aber den hell-dunkel Kontrast</p>
	<p>Lichtschranken- und Überfahrmarkierung</p>	<p>Kontrast zwischen Bodenbelag und Kante</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Aluminiumprofil natur eloxiert vor Noraplan Stone „efect 1823“ <p>Aufmerksamkeitsverstärkung durch eingelassene streifen in Gelborange RAL 2000</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ bei Lichtschranken immer sichtbar, max. 100mm breit ■ bei Überfahrmarkierung nur ausgefahren sichtbar

4.1 Designphilosophie



Dosto, Oberstock, 1.Klasse, SOB

Das Innendesign muss für die DB Regio AG umfassend wertschöpfend sein, daher ist es geprägt durch objektive (z.B. technische, wirtschaftliche etc.) und subjektive (wahrnehmbare, imagebildende und emotionale) Faktoren. Im Mittelpunkt aller Überlegungen hinsichtlich der Gestaltung und der Ausstattung stehen die Belange des Fahrgastes, entsprechend der Vision der DB Regio AG:

„Was der Kunde wünscht, bestimmt unser Handeln!“

Die Herausforderung bei der Gestaltung der Innenräume von Schienenfahrzeugen ist die Vermittlung eines Maximums an Raumgefühl, an Transparenz und „Unverbautheit“.

Alle Ausstattungskomponenten müssen sich in ihrer Funktion/ihrem Design harmonisch in das Umfeld einfügen und ein formales „Ganzes“ bilden. Die einzelnen Bedienelemente und deren Funktionen müssen integriert und intuitiv begreifbar sein und sich auch mobilitätseingeschränkten Fahrgästen einfachst erschließen (TSI-PRM). Die Wahl der Materialien ist bei der Erarbeitung des Innenraumdesigns ein entscheidender Faktor. Daher liegen der Innenraumgestaltung natürliche, wertige und zeitlos gestaltete Oberflächen/Materialien unter Beachtung der Lifecycle Costs (LCC) zu Grunde.

Es ist wichtig ein einheitliches Erscheinungsbild im Sinne des „Wiedererkennungseffekts“ und des Markenwerts für die DB Regio zu gewährleisten.

Beispiel: Aufwertung der ersten Klasse

Der Bereich der ersten Klasse - für dessen Nutzung der Fahrgast einen deutlich erhöhten Fahrpreis zahlt - muss folgende Elemente aufweisen:

- klare räumliche Abgrenzungen von der zweiten Klasse (Glaswände, Glastüren)
- großzügiges Raumgefühl
- sichtbar und erlebbar bequemere Sitze (Sitzbreite, Lehnenneigung, Leder)
- ausreichend Gepäckabstellmöglichkeiten
- große Tische und Steckdosen
- gegebenenfalls Teppichboden und Leseleuchten

Erfahrungsgemäß empfindet der Fahrgast nur dann das PreisLeistungsverhältnis als angemessen, wenn die genannten Rahmenbedingungen erfüllt sind.

Interieur Regio

4.1 Designphilosophie



ET 429, 1.Klasse



ET 429, 2.Klasse



Dosto, Oberstock, 1.Klasse, SOB



Dosto, Unterstock, 2.Klasse, SOB



ET 440/442, 1.Klasse



ET 440/442, 2.Klasse

4.2 Gestalterische Anforderungen an das Innendesign



Armlehne in Buchenholz, hell

Ästhetische Qualitäten

Das Innendesign muss auf einer klaren, einheitlichen und reduzierten Formsprache basieren ohne geschmäckerliche, modisch kurzlebige Verspieltheit und einer überladen wirkenden Themenvielfalt. Zeitlos, qualitativ hochwertige Anmutung wird durch den Einsatz „echter“ Materialien und deren Oberflächen erzeugt. Der Fahrgast muss ganzheitlich die Qualität der Welt der DB AG und deren CD erleben können. Folgende Punkte sind für die Erzeugung eines gleichmäßig hohen Gestalt- und Qualitätseindrucks zu beachten:

- Unter den gegebenen Bedingungen (Einsatzzweck, bestellte Leistung, Fahrgast- und Bestellerzufriedenheit bezogen auf das Fahrzeugkonzept) eine optimale, ökonomisch wie ökologisch sinnvolle Nutzung des gegebenen Raums
- Ein Beleuchtungskonzept, das neben der Erfüllung der rein physikalischen Bedingung (Ausleuchtung, geringer Stromverbrauch, lange Lebenszyklen der Leuchtmittel) auch eine hohe Qualität an Atmosphäre schafft
- Ein interessantes Ambiente durch die Verwendung hochwertiger, zeitlos moderner Materialien

Grundsätzlich sollte für den Fahrgast irrelevante Technik unsichtbar sein (Schraubverbindungen, Leitungen, Rohre etc.)

Fahrgast-, Service- und Einstiegsräume

Zwischen Wagenkasten und Komponenten muss ein standardisiertes Befestigungssystem als Schnittstelle installiert sein, das eine freizügige Konfiguration der Ausstattung mit Sitzen, Tischen, Abfallbehältern, Trenn- und Windschutzwänden, Gepäckablagen, -raufen und -unterstellmöglichkeiten gemäß Marktsituation, Fahrgastvorlieben und Bestellerwunsch/-vorgaben ermöglicht. Wobei dieses System hochwertig, aber für den Fahrgast unsichtbar sein muss. Ebenso sind sichtbare Verschraubungen der Komponenten zu vermeiden.

Generell müssen Böden bzw. Bodenbeläge so konzipiert bzw. verlegt sein, dass keine hervorstehenden Kanten entstehen (Stolperfallen). Lösungen mit Leisten o. ä. sind inakzeptabel. In diesem Zusammenhang sollte auf eine leichte Reinigung sowie auf eine einfache und zeitgemäße Tauschbarkeit der Beläge geachtet werden.

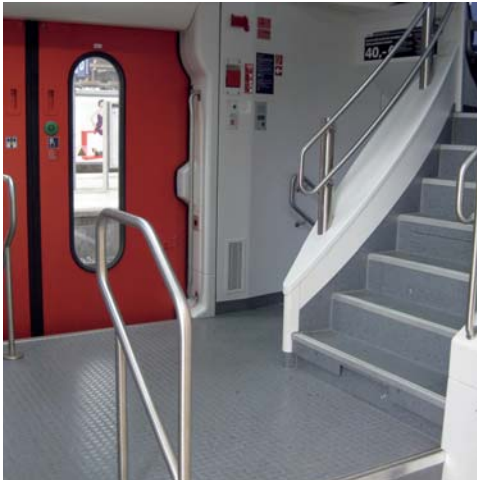
Die Fahrzeuge sollen idealerweise ein durchgehendes Bodenniveau im Innenraum aufweisen. d. h. keine Rampen, Stufen, Podeste etc.

(Ausnahme: DoSto mit notwendigen Treppenhäusern).



Innengestaltung: Beispiel Vis-a-vis-Bestuhlung

4.2 Gestalterische Anforderungen an das Innendesign



Dosto, Einstiegsbereich/Treppenaufgang

Wagenübergänge, Einstiegsbereiche, Treppenaufgänge/Niveauwechsel, Zu-/Durchgang zu den Fahrgasträumen

Generell sind Wagenübergänge und Treppen/Stufen zur Niveauänderung sowie der Zugang zu den Fahrgast-, Mehrzweck- und ggf. Serviceräumen als ganzes zu betrachten, d. h. der Fahrgast (ob mit Gepäck oder körperlichen Einschränkungen) muss hinsichtlich Zugang/Einstieg/Ausstieg und ggf. Aufstieg zum Oberstock eine funktionale und gesamthafte Lösung bezüglich Fahrgastfluss, Wegeleitung und Ausleuchtung vorfinden. Die Vorderkanten von Trittstufen müssen derart gestaltet sein, dass sie auch im Nachtbetrieb und bei eingeschalteter Notbeleuchtung stets gut erkennbar sind. Alle Haltemöglichkeiten wie Geländer, Handläufe, Griffe usw. müssen harmonisch in ihre Umgebung integriert sein. Ihre Enden sind geschlossen auszuführen, so dass ein Einfädeln/Hängenbleiben vermieden wird. Sie müssen in jeder Situation Sicherheit bieten können und dürfen nicht stören oder behindern. Zudem müssen sie für alle Fahrgäste erreichbar sein (einschließlich Behinderte, Kinder, ältere Fahrgäste etc.). Falls notwendig sind Handläufe in zwei unterschiedlichen Höhen vorzusehen, die zugleich einen Schutz der Seitenwände vor Beschädigungen, z. B. durch Gepäck bilden.



ET 425, Windschutzwand

Trennwände zu den Wagenübergängen, Einstiegsbereichen und Fahrgasträumen

Trennwände sind für ein optimales Sicherheitsgefühl wo möglich transparent auszuführen und wo notwendig mit automatischen Schiebetüren zu versehen (gem. TSI-PRM). Sie müssen zudem vor Zugluft und Lärm schützen und somit eine gewisse Intimität, Ruhe und Wohlbefinden garantieren. Die Aufbringung des Dekorasters erfolgt als Ätzdekoraster gem. CD/CI in Konformität mit der TSI-PRM.



ET 425 Redesign, Mehrzweckraum

Mehrzweckräume

Die Flexibilität von Mehrzweckräumen ermöglicht sowohl die Benutzung durch mobilitätseingeschränkte Fahrgäste incl. Rollstuhlfahrer, durch Familien/Mütter mit Kinderwagen, durch Radfahrer/Freizeitsportler als auch während der „rush hour“ durch die täglichen Pendler.

Dabei ist eine räumliche Trennung der Bereiche für Rollstuhlfahrer und der Bereiche für die Fahrradmitnahme sicher zu stellen.

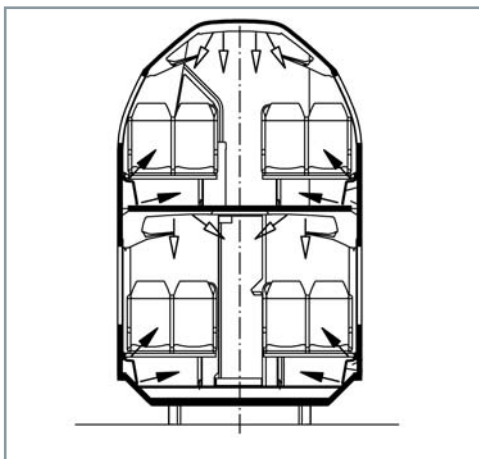
4.2 Gestalterische Anforderungen an das Innendesign



ET 440, barrierefreie Toilette



Dosto, barrierefreie Toilette



Dosto, Luftkanäle

Einrichtungen für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste (gem. TSI-PRM)

Um Personen mit eingeschränkter Mobilität, Seh- oder Hörbehinderten den Zugang zum Zug und angenehme Reisebedingungen zu gewährleisten, sind spezielle Ausstattungen vorzusehen (siehe TSI-PRM).

Aufenthalt und Bewegungsmöglichkeiten für Personen mit eingeschränkter Mobilität sind so auszulegen, dass sich auch diese Reisenden wohlfühlen können. Diese müssen z.B. mit ihrem eigenen Rollstuhl, ohne besondere Hilfe, in das eigens für sie ausgelegte WC gelangen können.

Die gesetzlichen Bestimmungen gem. TSI-PRM betreffend Zugänglichkeit, Ausstattung, Ergonomie, Kontrast und Kennzeichnung sind unbedingt zu beachten, und zwar sowohl hinsichtlich des Fahrgastraums als auch bezüglich der Vorrichtung zum Einstieg vom Bahnsteig in den Zug, des Kontrastes von Haltestangen in den Einstiegsbereichen, der Kennzeichnung von Stufen und Kanten und die Einrichtung des WC.

Sanitäre Einrichtungen

Die WC sind so zu gestalten, dass sie ein Gefühl von Sauberkeit, Qualität, Einfachheit (der Bedienung) und Verständlichkeit vermitteln. Ihre Ergonomie orientiert sich an Frauen wie Männern und berücksichtigt, dass ein Zug von Beschleunigungs-, Verzögerungs- und oft unvermittelt von Querkräften beeinflusst wird, was besondere Anforderungen an Ausstattung/Benutzung stellt. Die einzelnen Bedienelemente sind so gewählt und positioniert, dass sie von jedem verstanden werden können. Die gewählten Materialien sind wartungsfreundlich und sehr solide sowie im hohem Maße Vandalismus-resistent und idealerweise Graffiti-abweisend. Das WC ist auch für sehr korpulente Personen oder für jene, die sich nur mit Mühe fortbewegen können, leicht zugänglich; der Bereich wartungsfreundlich konzipiert (Wasser, Papier, Seife usw.).

Luftaufbereitungs- und Klimaanlage

Diese Anlagen verschaffen eine angenehme, wohl temperierte Atmosphäre im gesamten Zuginnenbereich. Die Klimaanlage sollte die Temperatur nicht absolut regeln, sondern in Abhängigkeit zur jeweiligen Außentemperatur (z.B. außen 0 °C -> innen auf +21 °C heizen, außen 20 °C -> innen keine Regelung notwendig, außen +30 °C -> innen auf +22 °C kühlen). Alle Ansaug- und Ausblasöffnungen sind blick- und staubgeschützt, formal integriert und so angeordnet, dass weder Zugluft noch unnötige Betriebsgeräusche entstehen.

4.2 Gestalterische Anforderungen an das Innendesign



ET 440, Gepäckunterbringung



Dosto, LED Beleuchtung



ET 440, Seitenbandleuchte

Gepäckunterbringung

Das Gepäck muss sich sicher verstauen lassen. Für den Fahrgast muss die Möglichkeit bestehen, sein Gepäck zumindest in Sichtweite oder sogar ganz in seiner Nähe (z.B. über, unter oder hinter seinem Sitz) zu verstauen. Schwere Gepäckstücke müssen sich in Bodennähe unterbringen lassen. Die Komponenten zur Gepäckunterbringung sind modular aufgebaut, um flexibel in unterschiedliche Einrichtungskonzepte integriert werden zu können. Großgepäckregale lassen sich je nach Grundriss an verschiedenen Stellen einbauen. Die einzelnen Befestigungen müssen für den Fahrgast unsichtbar sein. Generell muss sich die Gepäckunterbringung harmonisch in die Gesamtinnenraumgestaltung der Wagen einfügen. Die Anmutung eines "Stangenwaldes" ist zu vermeiden. Alle hoch belasteten Bereiche sind so auszuführen, dass auch nach längerer Benutzung keine Verschleißspuren erkennbar sind. Alle Möglichkeiten zur Gepäckunterbringung müssen in jedem Fall leicht auffindbar und im Rahmen der CD-Vorgaben gut gekennzeichnet sein.

Allgemeines Beleuchtungskonzept und Individualbeleuchtung

Indirekte, blendfreie und gleichmäßige Beleuchtung in ausreichender Stärke (Mindestvorgaben gem. Zulassungsbestimmungen und TSI-PRM). Sie darf nicht durch vollgestellte Gepäck-Stauräume verringert werden. Insbesondere Treppenhaus-, Niveauwechsel- und Einstiegsbereiche sowie Wagenübergänge müssen auch im Notstrombetrieb gut und gleichmäßig, ausgeleuchtet sein.

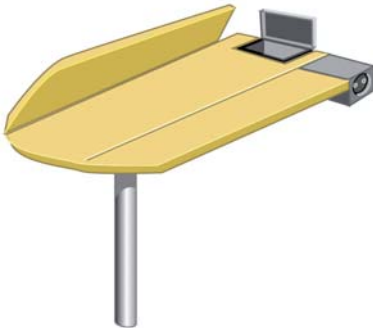
Das Lichtkonzept muss den Raum mitgestalten, den Fahrgast intuitiv leiten, zu seinem Gefühl für Sicherheit und Wohlbefinden beitragen. Die Beleuchtungskörper sollten für den Fahrgast nicht sichtbar sein, und durch das Zugbegleitpersonal geregelt werden können. Schattenwurf aufgrund der Beleuchtung muss vermieden werden. Ein Lichtaustritt nach unten aus der (Glas-) Gepäckablage hat den Charme, nicht durch Gepäckstücke beeinträchtigt zu werden.

Jedem Sitzplatz in der 1.Klasse sollte, unabhängig von der Anordnung der Plätze und der Gestaltung des Raums, eine Leseleuchte zugeordnet sein. Diese Leuchte ist unabhängig von der allgemeinen Beleuchtung vom Fahrgast individuell zu- oder abschaltbar.

4.2 Gestalterische Anforderungen an das Innendesign



Sitz 1. Klasse (Prinzipdarstellung)



Tisch für vis a vis-Anordnung (Prinzipdarstellung)



Abfallbehälter (Prinzipdarstellung)

Sitze

Sie müssen trotz der eingeschränkten Platzverhältnisse hinsichtlich Breite und Bautiefe der Rückenlehne zudem einen Eindruck von hohem Komfort und großer Behaglichkeit vermitteln.

Optimale Ergonomie und eine fahrgastorientierte Ausführung aller Teilbereiche – Form der Armlehnen und -auflagen, Kopfstützen usw. – sind Grundanforderungen an den Sitz. Die Verstellvorrichtung der Sitze ist ohne Kraftaufwand zu bedienen.

Die Verstellung der Sitze erfolgt geräuscharm und ohne harte Endanschläge. Die Sitze sind auch bei aus dem Wagenkasten kommenden Schwingungen klapperfrei. Die jeweiligen Bedienelemente sind für den Fahrgast auf Anrieb erkennbar und weitgehend selbsterklärend, jedoch in die Sitze integriert.

Fußstützen und Befestigungseinrichtungen an den Wänden gehören zur Sitzarchitektur und werden aus Reinigungsgründen verkleidet. Befestigungselemente/Schrauben sind durch eine Verkleidung verdeckt. Oberflächen, Materialien und Ausführung der Innenverkleidung müssen qualitativ hochwertig (bezüglich Funktion, Verschleißresistenz und formaler Ausführung) sein. Der Sitz weist in keiner Verstellposition Hohlräume oder Lücken auf.

Tische

Die Tische müssen von ihrer Gestaltung und Stabilität her als Arbeitstische (für Laptop etc.) geeignet sein und den Anforderungen aus dem Gastronomiekonzept entsprechen (z.B. Größe/Ausführung von Tablett, integrierte Becher-/Tassenhalter oder Mulden etc.). Tische in Vis-à-vis-Sitzgruppen dürfen den Zugang zu den Fensterplätzen nur so wenig wie möglich behindern. Klapptische (Reihenbestuhlung) müssen im hochgeklappten Zustand in die Sitze integriert sein. Sie dürfen hoch- oder heruntergeklappt keine Elemente aufweisen, an denen ein Fahrgast hängen bleiben kann.

Abfallbehälter

Große Abfallbehälter sind vorzugsweise außerhalb der Fahrgasträume zu positionieren. Sie müssen leicht auffindbar und dennoch unauffällig angebracht sein und dürfen zu keinen Behinderungen und Geruchs- und anderen Belästigungen der Fahrgäste führen. In den Fahrgasträumen sind in unmittelbarer Sitznähe ausreichend viel kleinere Behältnisse zu integrieren, ohne die Beinfreiheit der Fahrgäste zu beeinträchtigen. Generell sind die Abfallbehälter leicht zu befüllen, zu entleeren und zu reinigen. Sie müssen in jedem Fall bzgl. Material, Verarbeitung, Bedienung/Ergonomie, Akustik und Design von hochwertiger Qualität sein.

4.2 Gestalterische Anforderungen an das Innendesign



Dosto, Cateringbereich



Dosto, Oberstock, Sonnenschutzrollo



Dosto, Fahrzielanzeige



VT 612, Kommunikationsfläche

Serviceeinrichtungen

Der Service-Bereich muss, obwohl seine Designqualität mit derjenigen der Sitzwagen vergleichbar ist, aufgrund seiner modularen Gestaltung von Grund auf die größtmögliche Flexibilität bieten (Baukasten). Er ist unabhängig von der entworfenen Variante integraler Bestandteil des Zugs. Die Anforderung an die Qualität seines Designs muss demnach auf seine Funktionalitäten und sein Ambiente abgestimmt werden. Die Umgebung muss je nach Gestaltung (nur Automaten oder auch bedienter Bistro-Bereich) zumindest teilweise mühelos angepasst werden können (Licht, Farbe, Integration von anderen Vorrichtungen), damit ein Ambiente geschaffen werden kann, das im Einklang mit dem Service-Angebot steht. Auch in der Mindestausführung darf kein Konstruktionselement und kein Teil einer Vorrichtung für den Fahrgast sichtbar sein.

Sonnenschutz

(gilt nur für hochwertige RE-Fahrzeuge)

Um einen genügenden Schutz der Fahrgäste vor und eine unnötige zusätzliche Aufheizung über die Fensterflächen durch Sonneneinstrahlung zu erreichen sind vor allem neuartige technische (nicht mechanische) Lösungen anzustreben. Sollten traditionelle Rollos zum Einsatz kommen, so gilt: Rollos befinden sich zumindest in der ersten Klasse oder im Oberstock vor jedem Fenster und lassen sich weitestgehend stufenlos regulieren. Sie sind solide und leicht zu reinigen. Die Führungen sind in die Wandverkleidung oder Fensterrahmen integriert.

Fahrgastinformationseinrichtung, Fahrzielanzeige

Die außen und innen in den Fahrzeugen angebrachten Fahrgastinformationseinrichtungen müssen für alle Fahrgäste leicht auffindbar, gut sichtbar, aber formal integriert und bei akustischen Systemen gut hörbar sein. Art, Ausführung, Positionierung (bei interaktiven Systemen auch die Benutzerführung) von Fahrgastinformationssystemen sollten nach Möglichkeit abwärts kompatibel sein.

Kommunikationsflächen, Prospektdispenser

Für bereits im Einsatz befindliche Fahrzeuge gelten fallabhängige Lösungen (möglichst flache Wechselrahmen), die mit P.RVM bzw. GMM1 abzustimmen sind. Die recht- und vertragliche Seite ist in jedem Fall mit der Fa. Stroer zu klären. Für die Prospektdispenser (falls gefordert) gilt: es sind maximal zwei Dispenser pro Einstiegsbereich einzusetzen, wobei diese möglichst flach aufbauen bzw. durch umgebende Anbauteile (z.B. Griffstangen) vor Beschädigung geschützt bzw. dass sie in Windschutzwände flächenbündig integriert sind. Für die Zukunft sind keine herkömmlichen Wechselrahmen (additiv) sondern nur noch flächenbündig integrierte, hochwertig hinterleuchtete Kommunikationsflächen wünschenswert.

4.3 Kinderabteil

- „Oli“ ist die Identifikationsfigur der Kinder- und Jugendkommunikation der Deutschen Bahn. Oli, seine Freunde und seine „Welt“ sind die Motivgeber für die Gestaltung der Kinderabteile und sprechen die Zielgruppe der Kinder von 3 bis 10 Jahren mit Ihren Eltern konsequent auf sympathische Weise an.

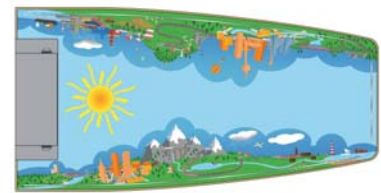
Motive für die die zu gestaltenden Elemente im Fahrzeug:



Streifenmotive für die Wandgestaltung



Fenstermotive (linke und rechte Ecke)



Formbeispiel einer Tischgestaltung

Für die Gestaltung der Stirn- oder Glastrennwände etc. im Sitzbereich stehen diese zwei Folienmotive zur Verfügung, welche an die spezielle Situation vor Ort angepasst werden können.

Für einen besonderen Effekt sorgen die zwei Fenstermotive, durch die der Kinderbereich auch von außen deutlich sichtbar wird.

Die Gestaltung der Tischoberfläche erfolgt idealerweise als hochwertiges Laminat. Aufgrund unterschiedlichster Tischbauformen sind hier die einzelnen Motive entsprechend auf der relevanten Fläche auszurichten.

Umsetzungsbeispiele (Fotomontage):



4.4 Übersicht Komponenten: Sitze



Sitze für Doppelstockwagen 1. Klasse

Hersteller:	Grammer
Name:	IC 3000
Maße:	B=550 (Sitzfläche)
Material:	Echtleder
Sitzergonomie:	System Ergomechanics
Eigenschaften:	<ul style="list-style-type: none">■ Ohne Hebel verstellbar■ Große komfortable Kopfstütze in Echtleder■ Armlehne aus Buchenholz, hell■ Klappbare Mittelarmlehne■ Klappbare Fußstützen■ Zeitungsnetz■ Laptopfähiger Klappstisch mit Ausziehbügel und Bechermulde

Kundennutzen: Sehr gute Sitzergonomie, natürliche Materialien (Buche, Leder), hohe Hygiene durch einfache Reinigung

Standard, eingesetzt in: 1. Klasse Dosto ab Bj. 2006 -2011



Sitze für Doppelstockwagen 2. Klasse

Hersteller:	Grammer
Name:	D 3000
Maße:	B=450 (Sitzfläche)
Material:	Velours / Kunstleder
Sitzergonomie:	Ergonomisch geformt
Eigenschaften:	<ul style="list-style-type: none">■ Nicht verstellbar■ Komfortable Kopfstütze in Kunstleder■ Armlehne aus Buchenholz, hell

Kundennutzen: Sitzergonomie, natürliche Materialien (Buche), hohe Hygiene der Kopfstütze durch einfache Reinigung

Standard, eingesetzt in: 2. Klasse Dosto ab Bj. 2006 - 2011

Optionale Zusatzausstattungen:

- Verstellbarkeit des Sitzes
- Klappbare Mittelarmlehne
- Klappbare Fußstütze
- Zeitungsnetz oder laptopfähiger Klappstisch mit Ausziehbügel und Bechermulde

4.4 Übersicht Komponenten: Sitze



Sitze für Doppelstockwagen 1. Klasse

Hersteller:	Clerprem
Name:	Helena
Maße:	B=550 (Sitzfläche)
Material:	Echtleder
Sitzergonomie:	System Ergomechanics
Eigenschaften:	<ul style="list-style-type: none">■ Armlehne aus Buchenholz, hell■ Klappbare Mittelarmlehne■ Rückenschale mit Tisch, Becherhalter, Zeitungsnetz und Fußstützen

Kundennutzen: Sehr gute Sitzergonomie, natürliche Materialien (Buche, Leder), hohe Hygiene durch einfache Reinigung

Standard, eingesetzt in: 1. Klasse Dosto ab Bj. 2011

Standard (ab Jan. 2011): 1. Klasse Redesign



Sitze für Doppelstockwagen 2. Klasse

Hersteller:	Clerprem
Name:	Helena
Maße:	B=450 (Sitzfläche)
Material:	Velours / Kunstleder
Sitzergonomie:	Ergonomisch geformt
Eigenschaften:	<ul style="list-style-type: none">■ Nicht verstellbar■ Komfortable Kopfstütze in Kunstleder■ Armlehne aus Buchenholz, hell

Kundennutzen: Sitzergonomie, natürliche Materialien (Buche), hohe Hygiene der Kopfstütze durch einfache Reinigung

Standard, eingesetzt in: 2. Klasse Dosto ab Bj. 2011

Standard (ab Jan. 2011): 2. Klasse Redesign

4.4 Übersicht Komponenten: Sitze



Sitze für E-Triebzüge 1. Klasse

Hersteller:	Kiel
Name:	Match
Maße:	B=450 (Sitzfläche)
Material:	Echtleder
Sitzergonomie:	Ergonomisch geformt
Eigenschaften:	<ul style="list-style-type: none">■ Verstellbar■ V-förmige Kopfstütze in Echtleder■ Armlehne aus Buchenholz, hell■ Klappbare Mittelarmlehne

Kundennutzen: Sehr gute Sitzergonomie, natürliche Materialien (Buche, Leder), hohe Hygiene durch einfache Reinigung

Standard, eingesetzt in:	1. Klasse ET 440/442
Standard (ab April 2009):	1. Klasse Redesign ET 425/426

Optionale Zusatzausstattungen:

- Klappbare Fußstützen
- Klapp Tisch mit Bechermulde



Sitze für E-Triebzüge 2. Klasse

Hersteller:	Kiel
Name:	Match
Maße:	B=450 (Sitzfläche)
Material:	Velours/Kunstleder
Sitzergonomie:	Ergonomisch geformt
Eigenschaften:	<ul style="list-style-type: none">■ Nicht verstellbar■ Armlehne aus Buchenholz, hell■ Kopfstütze in Kunstleder

Kundennutzen: Sitzergonomie, natürliche Materialien (Buche), hohe Hygiene der Kopfstütze durch einfache Reinigung

Standard, eingesetzt in:	2. Klasse ET 440/442
Standard (ab April 2009):	2. Klasse Redesign ET 425/426

Optionale Zusatzausstattungen:

- Klappbare Fußstütze
- Klapp Tisch mit Bechermulde

4.4 Übersicht Komponenten: Sitze



Sitze für Triebzüge 1. Klasse

Hersteller: Grammer
Name: D 3000
Maße: B=450 (Sitzfläche)
Material: Echtleder
Sitzergonomie: Ergonomisch geformt
Eigenschaften: ■ Armlehne aus Buchenholz, hell
■ Klappbare Mittelarmlehne

Kundennutzen: Sehr gute Sitzergonomie, natürliche Materialien (Buche, Leder), hohe Hygiene durch einfache Reinigung

Standard, eingesetzt in: 1. Klasse ET 429

Standard (ab April 2009): 1. Klasse alle VT

Optionale Zusatzausstattungen:

- Klappbare Fußstützen
- Klapptisch mit Bechermulde



Sitze für Triebzüge 2. Klasse

Hersteller: Grammer
Name: D 3000
Maße: B=450 (Sitzfläche)
Material: Velours/Kunstleder
Sitzergonomie: ergonomisch geformt
Eigenschaften: ■ Armlehne aus Buchenholz, hell
■ Kopfstütze in Kunstleder

Kundennutzen: Sitzergonomie, natürliche Materialien (Buche), hohe Hygiene der Kopfstütze durch einfache Reinigung

Standard, eingesetzt in: 2. Klasse ET 429

Standard (ab April 2009): 2. Klasse alle VT

4.4 Übersicht Komponenten: Sitze



Sitze für Triebzüge 1. Klasse

Hersteller:	Fainsa
Name:	Sophia
Maße:	B=450 bis 550 (Sitzfläche)
Material:	Echtleder
Sitzergonomie:	Ergonomisch geformt
Eigenschaften:	<ul style="list-style-type: none">■ Armlehne aus Buchenholz, hell■ Klappbare Mittelarmlehne■ Klappbare Fußstützen■ Klapp Tisch mit Bechermulde■ Zeitungsnetz

Kundennutzen: Sehr gute Sitzergonomie, natürliche Materialien (Buche, Leder), hohe Hygiene durch einfache Reinigung

Standard (ab 2011 einsetzbar): 1. Klasse alle ET und VT



Sitze für Triebzüge 2. Klasse

Hersteller:	Fainsa
Name:	Sophia
Maße:	B=450 (Sitzfläche)
Material:	Velours/Kunstleder
Sitzergonomie:	ergonomisch geformt
Eigenschaften:	<ul style="list-style-type: none">■ Armlehne aus Buchenholz, hell■ Kopfstütze in Kunstleder

Kundennutzen: Sitzergonomie, natürliche Materialien (Buche), hohe Hygiene der Kopfstütze durch einfache Reinigung

Standard (ab 2011 einsetzbar): 2. Klasse alle ET und VT

4.4 Übersicht Komponenten: Tische, groß



Hersteller: Purcast
Name: Flügeltisch, groß
Maße: H=688 B=610 L=1250
Material: Buche, hell, Vollholz
Verwendung: 2+2 Bestuhlung, 1.Klasse

Kundennutzen: Komfortable Abstell- Arbeitsfläche in Sitznähe, natürliches Material (Buche), Bechermulde, integrierter Abfallbehälter in jedem Tischzustand nutzbar, Steckdose in Platznähe (Bsp. Laptop)

Standard, eingesetzt in: Dosto
Standard (ab April 2009): Redesign ET 425/426



Hersteller: Purcast
Name: Flügeltisch, klein
Maße: H=688 B=610 L=680
Material: Buche, hell, Vollholz
Verwendung: 1+1 Bestuhlung, 1.Klasse

Kundennutzen: Komfortable Abstell- Arbeitsfläche in Sitznähe, natürliches Material (Buche), Bechermulde, integrierter Abfallbehälter in jedem Tischzustand nutzbar, Steckdose in Platznähe (Bsp. Laptop)

Standard, eingesetzt in: Dosto



Hersteller: GETA-Wangen
Name: Coradia Seitenwandtisch
Maße: H=703 B=450 L=970
Material: Buche, hell, Vollholz
Verwendung: 2+2 Bestuhlung, 1.Klasse

Kundennutzen: Komfortable Abstell- Arbeitsfläche in Sitznähe, natürliches Material (Buche), Bechermulde, integrierter Abfallbehälter in jedem Tischzustand nutzbar, Steckdose in Platznähe (Bsp. Laptop)

Standard, eingesetzt in: ET 440

4.4 Übersicht Komponenten: Tische, klein



Hersteller:	Schließ- und Sicherungssysteme GmbH
Name:	Tisch mit Abfallbehälter Waagrecht (3 Liter)
Maße:	H=199 B=310 L=130
Material:	Buche, hell, Vollholz
Verwendung:	2+2 Bestuhlung, 2.Klasse
Kundennutzen:	Abstellfläche in Sitznähe, natürliches Material (Buche)

Standard, eingesetzt in: ET 424-426



Hersteller:	Schließ- und Sicherungssysteme GmbH
Name:	Tisch mit Abfallbehälter Halbrund (3 Liter)
Maße:	H=256 B=290 L=174
Material:	Buche, hell, Vollholz
Verwendung:	2+2 Bestuhlung, 2.Klasse
Kundennutzen:	Abstellfläche in Sitznähe, natürliches Material (Buche)

Standard, eingesetzt in: ET 440

Standard (ab April 2009): Redesign ET 425/426
Redesign VT



Hersteller:	Purcast
Name:	Cateringstisch - halbrund
Maße:	H=320 B=480 L=240
Material:	Buche, hell, Vollholz
Verwendung:	Stehtisch im Bereich der Automaten

Kundennutzen: Abstellfläche in Nähe des
Automaten-Catering, natürliches
Material (Buche), Haltegriffe
zum Ausgleich der Fahrtbewegung

Standard, eingesetzt in: Dosto Nordost
ET 429

4.4 Übersicht Komponenten: Abfallbehälter



Hersteller: Eberbach
Name: Profildesign (3 Liter)
Maße: H=275 B=177 L=100
Farbe: Weiß-Alu, Ral 9006
Verwendung: Sitzplatz

Kundennutzen: Entsorgungsmöglichkeit für kleinere Abfälle in Sitzplatznähe, geriffelte Oberfläche wirkt trotz mehrfacher Benutzung sauber und ist Aufkleber abweisend, hohe Hygiene durch leichten Entleerungsmechanismus, bleiben durch Gewicht des Deckels verschlossen, Abstellfläche

Standard, eingesetzt in: ET 442 + 424-426
VT 642/643



Hersteller: Eberbach
Name: Profildesign waagrecht (3 Liter)
Maße: H=169 B=280 L=100
Farbe: Weiß-Alu, Ral 9006
Verwendung: Sitzplatz

Kundennutzen: Entsorgungsmöglichkeit für kleinere Abfälle in Sitzplatznähe, geriffelte Oberfläche wirkt trotz mehrfacher Benutzung sauber und ist Aufkleber abweisend, hohe Hygiene durch leichten Entleerungsmechanismus, bleiben durch Gewicht des Deckels verschlossen, integrierte Bechermulden oder Tischplatte

Standard, eingesetzt in: ET 424-426
VT 642/643



Hersteller: Eberbach
Name: Halbrunder Behälter (3 Liter)
Maße: H=226 B=260 L=144
Farbe: Weiß-Alu, Ral 9006
Verwendung: Nur in Verbindung mit Tischplatte, Sitzplatz

Kundennutzen: Entsorgungsmöglichkeit für kleinere Abfälle in Sitzplatznähe, geriffelte Oberfläche wirkt trotz mehrfacher Benutzung sauber und ist Aufkleber abweisend, hohe Hygiene durch Federmechanismus, bleiben durch Federmechanik verschlossen

Standard, eingesetzt in: ET 424-426
VT 642/643

4.4 Übersicht Komponenten: Abfallbehälter



Hersteller: Eberbach
Name: Profildesign mit Seitenhalterung (3 Liter)
Maße: H=400 B=340 L=136
Farbe: Weiß-Alu, Ral 9006
Verwendung: Einstiegsbereich oder Mehrzweckraum

Kundennutzen: Entsorgungsmöglichkeit für kleinere Abfälle in Sitzplatznähe, geriffelte Oberfläche wirkt trotz mehrfacher Benutzung sauber und ist Aufkleber abweisend, hohe Hygiene durch leichten Entleerungsmechanismus, bleiben durch Gewicht des Deckels verschlossen

Standard, eingesetzt in: VT 640-648



Hersteller: Eberbach
Name: Regio Design, schräge Ausführung (1 Liter)
Maße: H=211 B=152 L=108
Farbe: Weiß-Alu, Ral 9006
Verwendung: Sitzplatz

Kundennutzen: Entsorgungsmöglichkeit für kleinere Abfälle in Sitzplatznähe, hohe Hygiene durch leichten Entleerungsmechanismus, bleiben durch Gewicht des Deckels verschlossen

Standard, eingesetzt in: VT 640-648

4.4 Übersicht Komponenten: Sonnenschutzrollo



Hersteller: B&T Exact
Name: Seitenwandrollo, komplett
Maße: B=1220
Material: Sonnenschutzgewebe
Verwendung: Fenster

Kundennutzen: Schutz vor Sonneneinstrahlung und zusätzlicher Erhitzung des Innenraums, stufenlos regulierbar, Transparenz

Standard, eingesetzt in: Dosto 2003, Oberstock

4.4 Übersicht Komponenten: Gepäckablage



Hersteller: SBF
Name: Gepäckablage LED beleuchtet
Maße: B=1399 L=300
B=850 L=100
B=600 L=100

Kundennutzen: Ablagemöglichkeit in unmittelbarer Nähe, Transparenz, indirekte LED-Beleuchtung, geschlossene Fläche für Fallschutz, trotz Ablage von Gepäckstücken bleibt das Glas beleuchtet, Stangenprofil zur einfachen Handhabung mit Gepäck

Standard, eingesetzt in: Dosto ab Bj. 2007 und ET 430
Standard (ab 2011): Redesign alle Dosto (ab Bj. 94)



Hersteller: J.C.F. Kaufmann
Name: Glasgepäckablage
Maße: H=220 B=1765 L=587

Kundennutzen: Ablagemöglichkeit in unmittelbarer Nähe, Transparenz, geschlossene Fläche für Fallschutz, Stangenprofil zur einfachen Handhabung mit Gepäck

Standard, eingesetzt in: VT 648



Hersteller: J.C.F. Kaufmann
Name: Desiro Classic
Maße: H=130 B=1600 L=500

Kundennutzen: Ablagemöglichkeit in unmittelbarer Nähe, Transparenz, geschlossene Fläche für Fallschutz, Stangenprofil zur einfachen Handhabung mit Gepäck

Standard, eingesetzt in: VT 642

■ Hinweis:

Aufgrund der Baureihenvielfalt sind hier exemplarisch nur drei Beispiele für hochtransparente Ablagesysteme aufgeführt. Grundsätzlich gilt: Gepäckablagen sollen über allen Sitzen angebracht, hochtransparent gestaltet worden und Gegenstände vor dem Herunterfallen schützen. Diese Forderungen werden derzeit ausschließlich von Glasgepäckablagen erfüllt.

4.4 Übersicht Komponenten: Gepäck-Racks



Hersteller: Stadler Pankow GmbH
Name: Gepäck-Rack kpl.
Maße: H=2028 B=350 L=546

Kundennutzen: Ablagemöglichkeit in Sitzplatznähe, vor allem wenn Längsgepäckablagen aus baulichen Gründen nicht ausreichend realisierbar, Transparenz, gut einsehbar, durch Kombination mit dem Einzelsitz entsteht ein separiertes Raumgefühl, Haltegriff zum Ausgleich der Fahrtbewegung

Standard, eingesetzt in: ET 429



Hersteller: Bombardier
Name: 1Wbg751.9.25.030.024
Maße: H=1185 B=695 L=846

Kundennutzen: Ablagemöglichkeit in Sitzplatznähe, vor allem wenn Längsgepäckablagen aus baulichen Gründen nicht ausreichend realisierbar, Transparenz

Option für: Dosto

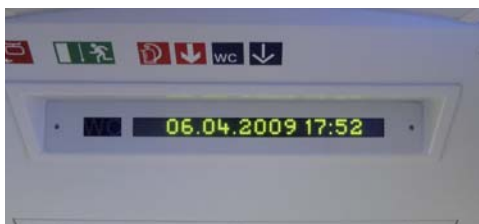
4.4 Übersicht Komponenten: Displays



Hersteller: GSP
Name: DLED-I-Innenanzeige
Doppelseitig
Maße: H=111 B=684 L=153
Schrift: Melonengelb (RAL 1028)

Kundennutzen: Optische Verfügbarkeit der Reisendeninformation, Platz für z.B. Uhrzeit, nächste Haltestelle, Ausstiegsseite

Standard, eingesetzt in: VT 648



Hersteller: GSP
Name: Fahrtzielanzeige
LED-I (R1)
Maße: H=120 B=885 L=80
Schrift: Melonengelb (RAL 1028)

Kundennutzen: optische Verfügbarkeit der Reisendeninformation, Platz für z.B. Uhrzeit, nächste Haltestelle, Ausstiegsseite, WC Anzeige

Standard, eingesetzt in: Dosto



Hersteller: GSP
Name: Infotainment Display
INDIS-15 A
Maße: H=316 B=393 L=55

Kundennutzen: Optische Verfügbarkeit der Reisendeninformation, Möglichkeit größerer Informationstiefe z.B. Infotainment nächste Anschlussmöglichkeiten, Mobil Info Plus ermöglicht Echtzeitkompatibilität

Standard, eingesetzt in: Dosto



Hersteller: GSP
Name: Sitzplatzreservierungsdisplay
SPDIS - 2X / VFD
Maße: Fenster, Innenanzeige
H=37 B=116 L=18,8

Kundennutzen: Sitzplatzgarantie, reservierter Streckenabschnitt

Standard, eingesetzt in: Dosto Hanse Express
Option für: Dosto

4.4 Übersicht Komponenten: Beleuchtung



Hersteller: SBF Spezialleuchten
Name: LED Beleuchtung
Maße: B=1399 L=300
B=850 L=100
B=600 L=100

Eigenschaften:

- Indirekt beleuchtete Gepäckablage
- Individuell zuschaltbare Leselampe (kontaktlos schaltbar)
- Lebensdauer 25-mal länger als Leuchtstoffröhren

Kundennutzen: Innovatives Beleuchtungskonzept, Mix aus direkter und indirekter Beleuchtung welche eine großzügige Raumarchitektur vermittelt, klare und Sauberkeit vermittelnde Lichtfarbe, umweltfreundlich durch hohe Lebensdauer, angenehmes Licht speziell in den Abendstunden, sorgt für Übersicht im Fahrgastraum

Standard, eingesetzt in: Dosto ab Bj. 2007 und ET 430
Standard (ab 2011): Redesign alle Dosto (ab Bj. 94)



Hersteller: EBEG
Name: Einbauleuchte EB15
Maße: H=44 B=1240 L=594

Kundennutzen: Klassisches Beleuchtungskonzept, sorgt für Übersicht im Fahrgastraum

Standard, eingesetzt in: ET 425



Hersteller: Teknoware
Name: Fahrgastraumleuchte 946908
Maße: H=99 B=1614 L=161

Kundennutzen: Klassisches Beleuchtungskonzept, sorgt für Übersicht im Fahrgastraum

Standard, eingesetzt in: ET 440



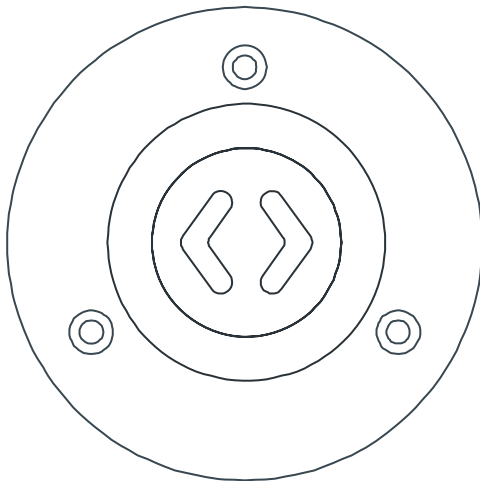
Exemplarisch für klassische Beleuchtungskonzepte (kein LED), wie sie im ET- und VT-Bereich eingesetzt werden, sind hier jeweils eine Mittel- und eine Seiteneinbauleuchte dargestellt.

4.4 Übersicht Komponenten: Türtaster



Hersteller:	Escha-Schalttechnik
Name:	Kurzhub Drucktaster Produktnr. 8603916 PK 21 (Baureihe)
Maße:	B=87 L=10
Eigenschaften:	■ Tastfläche erhaben ■ Symbole erhaben (1mm) ■ taktiles Schaltgefühl
Kundennutzen:	optische ggf. akustische und taktile Rückmeldung bei der Betätigung des Türtasters

Standard, eingesetzt in: Dosto Taunusstrecke



Hersteller:	Bode
Name:	Kurzhub Drucktaster 25-714-6094-300
Maße:	B=87 L=13
Eigenschaften:	■ Pfeilsymbol erhaben (1mm) ■ taktiles Schaltgefühl
Kundennutzen:	optische ggf. akustische und taktile Rückmeldung bei der Betätigung des Türtasters

Standard, eingesetzt in: ET 440

4.4 Übersicht Komponenten: Toiletten



Hersteller: Bombardier
Lieferant der vormontierten Zelle und der Innenverkleidung: RSC (Railcomponenten und -systeme)

Name: Barrierefreie Toilette vormontierte WC-Kabine-3.A77-30.40.05:000/1

Maße: H=1990 B=1670 L=2200

Material: GFK (UP-GF)

Standard, eingesetzt in: Dosto ab Bj. 2007 Steuerwagen



Hersteller: Bombardier
Lieferant der vormontierten Zelle und der Innenverkleidung: RSC (Railcomponenten und -systeme)

Name: Standard Toilette GFK-Zelle - 3.A15 - 30.40.01:000/1

Maße: H=2000 B=900 L=1500

Material: GFK (UP-GF)

Standard, eingesetzt in: Dosto ab Bj. 2003 Mittelwagen



Hersteller: Alstom

Name: Barrierefreie Toilette

Maße: H=130 B=1600 L=500

Standard, eingesetzt in: ET 440

4.4 Übersicht Komponenten: Toiletten



4.5 Übersicht Materialien und Farben: 1. Klasse

	Material	Bauteil
	Echtleder 'Kronenblau 97 Viena' (Fa. Schmidt-Feldbach) „Train 5110SPS, blaugrau DB“ (Fa. Gmelich) (Standard)	<ul style="list-style-type: none"> ■ Sitzbezug ■ Kopflehnenbezug
	Velour 'Train' M 7247 W (Fa. Schoepf) 'Blue Check' Dunkelblau 225 (Fa. Zellner) (Alternativ)	<ul style="list-style-type: none"> ■ Sitzbezug
	Flachgewebe, doppelseitig, ggf. gepolstert 'CAMPO 6422 Col.2' (Fa. MIRA X) (Standard)	<ul style="list-style-type: none"> ■ Kopflehnetuch
	Oberflächenbeschichtung RAL 7012 Basaltgrau (Standard)	<ul style="list-style-type: none"> ■ Sitzunterbau ■ Sitzrückenschale (designabh. vgl. RAL 9006)
	Oberflächenbeschichtung RAL 9006 Weißalu oder Aluminium eloxiert (Standard)	<ul style="list-style-type: none"> ■ Sitzrückenschale (designabh. vgl. RAL 7012) ■ Sitz-Zargen, -Armlehnen-gestell, -Haltegriffe ■ Abfallbehälter, Leuchtenraster und Ge- päckablagen, ggf. weitere Applikationen
	Massiv-Echtholz 'Weißbuche, hell' (Fa. GETA, S&S etc.) (Standard)	<ul style="list-style-type: none"> ■ Armlehnen, Applikationen

4.5 Übersicht Materialien und Farben: 1. Klasse

	Material	Bauteil
	Holz-Schichtstoff Weißbuche, hell '4306 60' (Fa. RESOPAL) '1666 SEI-DUE' (Fa. ABET) '3908 GN' (Fa. Formica) (Standard)	<ul style="list-style-type: none"> ■ ggf. partielle Stirnwandbeschichtung (in Ergänzung zur Alu-Welle (Akzentuierung)) ■ Tisch- und Klapptischoberflächen (sichtbare Stirnflächen sind in farblich angepassten PU-Schaum auszuführen)
	Alu-Wellen-HPL '877 millerighe' (Fa. ABET) 'M 4748' (Fa. Formica) (Standard)	<ul style="list-style-type: none"> ■ Stirnwandbeschichtung, ggf. in Kombination mit Buchenachstellung
	Weißaluminium in RAL 9006-HPL '3908 GN' (Fa. Reopal) (Standard)	<ul style="list-style-type: none"> ■ ggf. Decken- und Wand im Ablagenbereich
	Oberflächenbeschichtung / HPL RAL 9002 Grauweiß 'F7923 VEL' (Fa. Formica) '9118 SEI' (Fa. ABET) (Standard)	<ul style="list-style-type: none"> ■ Seitenwandbereich
	Oberflächenbeschichtung / HPL RAL 9003 Signalweiß 'F7923 VEL' (Fa. Formica) '410 SEI' (Fa. ABET) (Standard)	<ul style="list-style-type: none"> ■ Deckenbereiche
	Teppichbodenbelag - Regio 'Varia Design 3199 385 E gestreift' (Fa. Vorwerk) (Standard)	<ul style="list-style-type: none"> ■ Bodenbelag Fahrgastraum

4.5 Übersicht Materialien und Farben: 1. Klasse

	Material	Bauteil
	Kautschukboden (Hartbelag) ‚noraplan efekt, Farbe 1823‘ (Fa.Freudenberg) ‚G FLOOR 11 065_Punti‘ (Fa. Mondo) (Alternativ)	<ul style="list-style-type: none"> ■ Bodenbelag für Fahrgast-, Einstieg- und Führerraum sowie Treppenbereich
	Sonnenschutzgewebe ‚Würzburg T 111 außen Alu-bedampft‘ (Fa.B&T EXACT) (Alternativ)	<ul style="list-style-type: none"> ■ Sonnenschutzrollo
	Metalloberflächen Edelstahl gebürstet oder Glasperlen gestrahlt (Standard)	<ul style="list-style-type: none"> ■ Haltestangen ■ ggf. weitere Applikationen
	Oberflächenbeschichtung RAL 2000 Gelborange Achtung: Ggf. als Markierungsfarbe aber unabhängig hinsichtlich der TSI-PRM !	<ul style="list-style-type: none"> ■ Trittkante ausschließlich des Einstiegsbereichs
	Glas (ggf. mit Ätzdekor) (Standard)	<ul style="list-style-type: none"> ■ Windschutzwände ■ Abteiltüren ■ Führerraumrückwand (+ Verblendung)
	Oberflächenbeschichtung RAL 3020 Verkehrsrot (Standard)	<ul style="list-style-type: none"> ■ Türinnenseite

4.5 Übersicht Materialien und Farben: 2. Klasse

	Material	Bauteil
	Velour 'Train' M 7247 W (Fa. Schoepf) 'Blue Check' Azur 23 (Fa. Zellner) (Standard)	■ Sitzbezug
	Kunstleder '4715 SBB PUR 5590 uni 29' (Fa. Friedola) (Standard)	■ Kopflehnenbezug
	Oberflächenbeschichtung RAL 7012 Basaltgrau (Standard)	■ Sitzunterbau ■ Sitzrückenschale (designabh. vgl. RAL 9006)
	'Weißaluminium in RAL 9006-HPL '3908 GN' (Fa. Resopal) (Standard)	■ Wand-/Decke im Ablagenbereich ■ Trenn-/Stirnwände sowie Türportalverkleidungen (ggf. als Alternative zur Alu-Welle)
	Oberflächenbeschichtung 'RAL 9006 Weißalu' (Standard)	■ Sitzrückenschale (designabh. vgl. RAL 7012) ■ Sitz-Zargen, -Armlehngestell, -Haltegriffe, Abfallbehälter ■ Raster für Leuchten und Gepäckablagen ■ ggf. weitere Applikationen
	Massiv-Echtholz 'Weißbuche, hell' (Fa. GETA, S&S etc.) (Standard)	■ Armlehnen, Applikationen



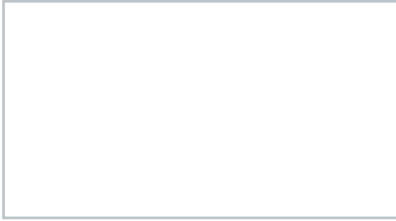
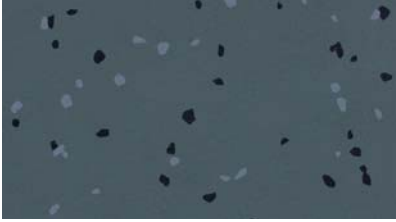
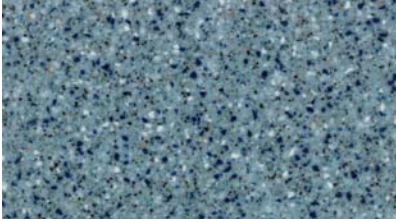
4.5 Übersicht Materialien und Farben: 2. Klasse

	Material	Bauteil
	Holz-HPL Weißbuche, hell '4306 60' (Fa. RESOPAL) '1666 SEI-DUE' (Fa. ABET) '3908 GN' (Fa. Formica) (Alternativ)	■ evtl. Altfahrzeuge
	Alu-Welle-HPL '877 millerighe' (Fa. ABET) 'M 4748' (Fa. Formica) (Standard)	■ Stirnwandbeschichtung ggf. in Kombination mit Buchenachstelung
	Oberflächenbeschichtung / HPL RAL 9002 Grauweiß 'F7923 VEL' (Fa. Formica) '9118 SEI' (Fa. ABET) (Standard)	■ Seitenwandbereich
	Oberflächenbeschichtung / HPL RAL 9003 Signalweiß 'K2010 UN' (Fa. Formica) '410 SEI' (Fa. ABET) (Standard)	■ Deckenbereich
	Kautschukboden (Hartbelag) ,noraplan efekt, farbe 1823' (Fa. Freudenberg) ,,G FLOOR 11 065_Punti" (Fa. Mondo) (Standard)	■ Bodenbelag für Fahrgast-, Einstieg- und Führerraum sowie Treppenbereich
	Sonnenschutzgewebe ,Würzburg T 111 außen Alu-be-dampft' (Fa. B&T EXACT) (Alternativ)	■ Sonnenschutzrollo

4.5 Übersicht Materialien und Farben: 2. Klasse

	Material	Bauteil
	Metalloberflächen Edelstahl gebürstet oder Glasperlen gestrahlt (Standard)	<ul style="list-style-type: none">■ Haltestangen■ ggf. weitere Applikationen
	Oberflächenbeschichtung RAL 2000 Gelborange Achtung: Ggf. als Markierungsfarbe aber unabhängig hinsichtlich der TSI-PRM !	<ul style="list-style-type: none">■ Trittkante ausschließlich des Einstiegsbereichs
	Glas (ggf. mit Ätzdekor) (Standard)	<ul style="list-style-type: none">■ Windschutzwände■ Abteiltüren■ Führerraumrückwand (+ Verblendung)
	Oberflächenbeschichtung RAL 3020 Verkehrsrot (Standard)	<ul style="list-style-type: none">■ Türinnenseiten

4.5 Übersicht Materialien und Farben: WC

	Material	Bauteil
	Alu-Welle-HPL '877 millerighe' (Fa. ABET) 'M 4748' (Fa. Formica) (Standard)	<ul style="list-style-type: none"> ■ Deckenbeschichtung
	Alu, gebürstet, eloxiert oder Nachstellung in HPL wie z.B. : 'M 2022' (Fa. Formica) (Standard)	<ul style="list-style-type: none"> ■ Partiiell für Wand- oder Deckenflächen
	Oberflächenbeschichtung RAL 9003 Signalweiß 'K2010 UN' (Fa. Formica) '410 SEI' (Fa. ABET) (Standard)	<ul style="list-style-type: none"> ■ Seitenwände ■ WC-Sitz (Deckel-Brille)
	Kautschukboden (Hartbelag) oder ggf. Design-Nachstellung (Standard)	<ul style="list-style-type: none"> ■ WC-Boden
	Mineralstoff-Oberfläche '2104 Magna Blue flint' (Fa. Abet) (Standard)	<ul style="list-style-type: none"> ■ Waschtischablage ■ Wickeltisch (Tischober-/Wickelfläche ggf. in entsprechender Mineralstoffanmutung)
	Oberflächenbeschichtung 'RAL 9006 Weißalu' (Standard)	<ul style="list-style-type: none"> ■ Sitz-Zargen, -Armlehnengestell, -Haltegriffe ■ Abfallbehälter ■ Raster für Leuchten und Gepäckablagen ■ ggf. weitere Applikationen

4.5 Übersicht Materialien und Farben: WC

	Material	Bauteil
	Metalloberflächen Edelstahl gebürstet oder Glasperlen gestrahlt (Standard)	<ul style="list-style-type: none">■ Wasserhahn, Armaturen, Haltestangen■ ggf. weitere Applikationen
	Glas oder ggf. Kunststoff, opak (Standard)	<ul style="list-style-type: none">■ Lichtquellenverblendung

4.6 Mittelführertisch

- Grundsätzliches Beispiel (Bombardier Transportation, BR 442/Talent 2) Genauere Spezifikationen sind auf Anfrage fallbezogen zu erhalten.



5.1 Informationsfeld

Die Informationsfelder neben den Zustiegen kennzeichnen die entsprechenden Bereiche hinsichtlich der Wagenklasse sowie Nutzungsmöglichkeit und Ausstattung. Ergänzende Texte weisen auf Beförderungsbedingungen hin. Die Positionierung erfolgt in der Regel unmittelbar links und rechts neben dem Zustiegsbereich, bzw. zustiegsnah auf dem roten Wagenkasten oder dem anthrazit farbigen Fensterband. In einem Informationsfeld können maximal vier Piktogramme abgebildet werden. Für den Fall dass mehr als vier Piktogramme dargestellt werden müssen ist eine Priorisierung vorzunehmen. In Ausnahmefällen können die Informationen auf die zwei Felder an einem Zustieg verteilt werden.

Beispiel: 1.- und 2.Klasse



- Hinweis:
Es sind nur die definierten Inhalte zu verwenden.

Größe: 268 x 714 mm
Farbe: RAL 7035 Lichtgrau

mögliche Piktogramme für die Kennzeichnung der Nutzungsbereiche



„Priority Seats“
(Abbildung nur in dieser Kombination)

Nichtraucher

Rollstuhlfahrer bzw.
mobilitätseingeschränkte Personen

Rollstuhlhebelift / Rollstuhllampe

Fahrrad

Fahrradverbot

Kinderwagen

Kinderwagen und Rollstuhl

Kinderwagen und Fahrrad



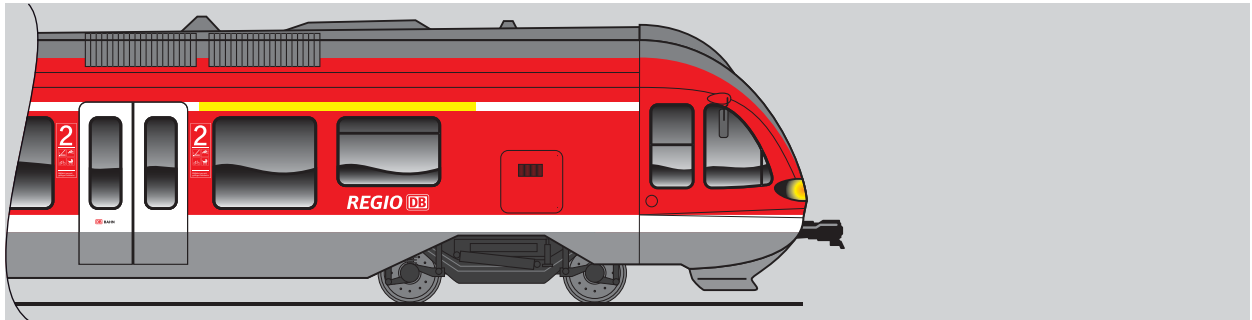
Kamera- bzw. Videoüberwacht

Hunde- bzw. Tierverbot

Leinen- und Maulkorbpflicht

5.1 Informationsfeld

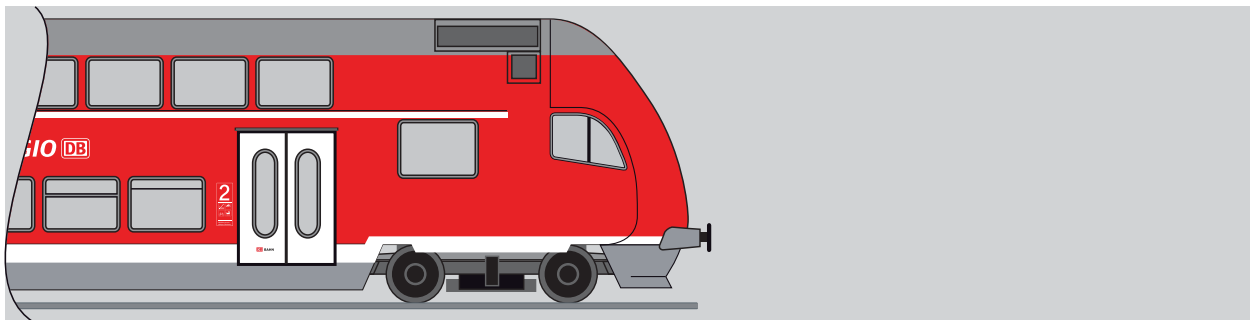
Umsetzungsbeispiel:



ET 429



ET 423

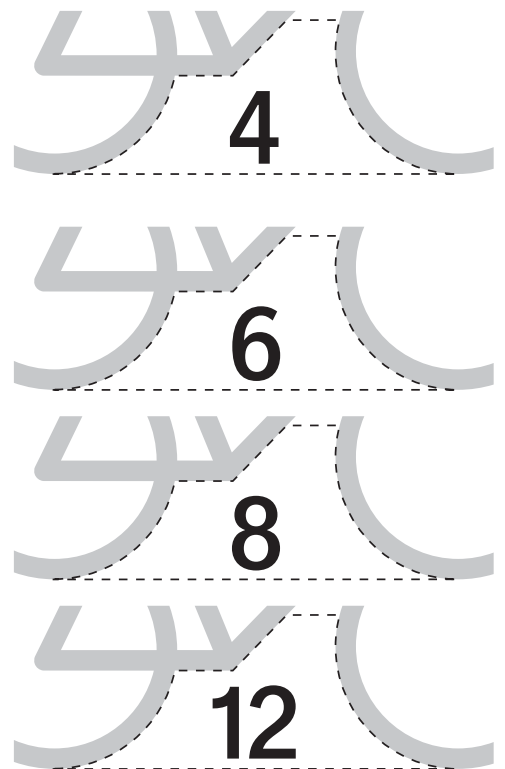
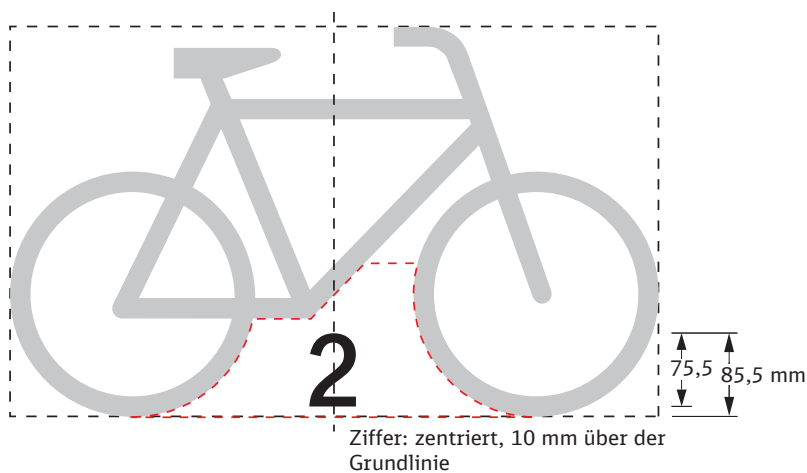


Doppelstock-Steuerwagen

Kundeninformation

5.2 Fahrradmitnahme und optionale Stellplatzanzahl

- Die Kennzeichnung der Fahrradmitnahme erfolgt mit einem 400 mm hohen Fahrrad-Piktogramm. Ergänzend dazu kann eine Ziffer für die entsprechende Stellplatzanzahl positioniert werden. In besonderen Ausnahmen, wie Platzmangel durch bauliche Vorgaben, kann das Fahrrad auch in 200 mm Höhe eingesetzt werden. Die Platzierung erfolgt in der Nähe des Zustieg auf der roten Fläche und idealerweise immer unter/über einem Fenster. Bauartbedingte Abweichungen sind im Einzelfall mit dem CD/CI abzustimmen. Die Platzierungen auf Fenstern oder Türen sind nicht zulässig!



5.2 Fahrradmitnahme und optionale Stellplatzanzahl

Variable Ziffern zwischen 2, 4, 6, 8 und 12

- zentriert zwischen inneren Außenkanten der Räder.
- Die Ziffern werden nachträglich bzw. gesondert angebracht, entsprechende Passer-Konturen sind erforderlich und dargestellt.
- Fahrrad (vorhanden):
DB-Mat.-Nr. 65 99 93, 665 x 400 mm, RAL 7035 Lichtgrau
- Ziffer:
Deutsche Bahn Auflicht Positiv, 300pt (Höhe 75,5 mm) m. Passer-Konturen, RAL 7035 Lichtgrau, freistehend

Umsetzungsbeispiel:



n-Wagen



n-Wagen



ET 425



Doppelstock-Steuerwagen

5.3 Sehbehinderten - Information

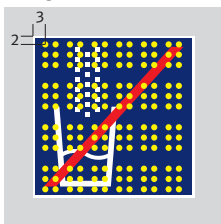
Taktile Kundeninformation für sehbehinderte Fahrgäste:

- Ausschließlich im räumlich begrenzten Bereich der WCs sind die Piktogramme und Texthinweise vornehmlich in Braille- bzw. Pyramiden-/Prismenschrift ausgeführt, um Sehbehinderten die Orientierung zu erleichtern sowie die Bedeutung bzw. Funktion von Elementen zu vermitteln. Dies ist hier sinnvoll, da die WC-Kabinen in ihren Abmessungen „überschaubar“ und sich der Grundaufbau sowie die Ausstattung in den einzelnen Fahrzeugbauarten wiederholen bzw. ähnlich sind.
- Hinweis:
Die gelben Bereiche verdeutlichen nur die erhabenen Flächen auf den Hinweisen!

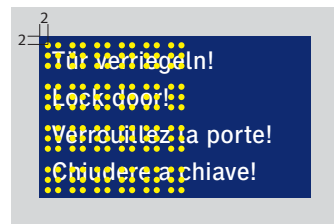
Gestaltungsprinzipien:

- Die Brailleschrift orientiert sich im Regelfall beginnend oben links jedoch formal nicht am geschriebenen Text. Ausnahmen können hier z.B. Kombinationen mit Pyramidenschrift sein.

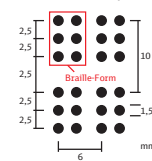
Piktogramm (39,2 x 39,2 mm)



Texthinweis (66 x 39,2 mm)



Braille-Grundprinzip



- Schrift: Standard-Brailleschrift (6 Punkte je Braillezeichen bildet eine "Form")
 Schriftgröße: Mitteldruck, Punktdurchmesser 1,3 - 1,5 mm, Punkthöhe 0,5 - 0,6 mm
 Abstände: Punkte zu einander in einer Form je 2,5 mm bzw. Formen zu einander horizontal 6,0 mm
Hinweis: Abstände zum Folienrand bei Piktogrammen und Texthinweisen horizontal unterschiedlich: 2 bzw. 3mm (Abb.) !
 Farbe: jeweilige Untergrundfarbe, d.h. neutral/transparent
Hinweis: Die Farbe der Punkte ist hier nur zur Verdeutlichung in gelb dargestellt und diesen als Platzhalter !

Pyramiden-/Prismenschrift:

- Die erhabenen Formen folgen weitestgehend der entsprechenden Symbolik. Der Pfeil wird zusammenhängend und die Schenkel verkürzt dargestellt.



„Rollstuhlfahrer“
(66 x 66 mm)



„WC“
(66 x 66 mm)



„Richtungspfeil, unten“
(39,2 x 39,2 mm)

Impressum

DB Regio AG
Marketing (P.RVM)
Stephensonstrasse 1
60326 Frankfurt am Main

DB Mobility Logistics AG
CD/CI und Kreation (GMM1)
Frankenalle 2-4
60327 Frankfurt am Main

Änderungen vorbehalten
Einzelangaben ohne Gewähr
Stand 01.10.2010

www.bahn.de


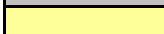
Ifd Nr.	Bahnhof	behindertengerecht durch		nicht behindertengerecht	Bemerkungen	BLS	Land
		Aufzug	Rampe				
1	Adlershof	A				1	B
2	Ahrensfelde		R				B
3	Alexanderplatz	A				1	B
4	Alt Reinickendorf			nb			B
5	Altglienicke	A				1	B
6	Anhalter Bahnhof	A					B
7	Attilastraße			nb		1	B
8	Babelsberg	A					BB
9	Baumschulenweg	A				1	B
10	Bellevue	A				1	B
11	Bergfelde	A				1	BB
12	Berlin Hauptbahnhof	A				1	B
13	Bernau	A					BB
14	Bernau-Friedenstal	A				1	BB
15	Betriebsbahnhof Rummelsburg	A				1	B
16	Betriebsbahnhof Schöneweide			nb		1	B
17	Beusselstraße	A				1	B
18	Biesdorf	A	R*			1	B
19	Birkenstein		R			1	BB
20	Birkenwerder	A				1	BB
21	Blankenburg	A				1	B
22	Blankenfelde		R			1	BB
23	Borgsdorf		R			1	BB
24	Bornholmer Straße	A				1	B
25	Botanischer Garten	A				1	B
26	Brandenburger Tor	A				1	B
27	Buch		R			1	B
28	Buckower Chaussee		R				B
29	Bundesplatz	A				1	B
30	Charlottenburg	A				1	B
31	Eichborndamm			nb			B
32	Eichwalde			nb		1	BB
33	Erkner	A					BB
34	Feuerbachstraße	A				1	B
35	Flughafen Schönefeld		R				BB
36	Frankfurter Allee	A					B
37	Fredersdorf b. B	A			A Gemeinde	1	BB
38	Friedenau	A				1	B
39	Friedrichsfelde Ost	A				1	B
40	Friedrichshagen	A				1	B
41	Friedrichstraße	A				1	B
42	Frohnau	A				1	B
43	Gehrenseestraße			nb		1	B
44	Gesundbrunnen	A				1	B
45	Greifswalder Straße	A				1	B
46	Griebnitzsee	A				1	BB
47	Grünau	A				1	B
48	Grünbergallee		R			1	B
49	Grunewald			nb		1	B
50	Hackescher Markt	A				1	B
51	Halensee	A				1	B
52	Heerstraße	A				1	B
53	Hegermühle		R				BB
54	Heidelberger Platz	A				1	B

Ifd Nr.	Bahnhof	behindertengerecht durch		nicht behindertengerecht	Bemerkungen	BLS	Land
		Aufzug	Rampe				
55	Heiligensee	A				1	B
56	Hennigsdorf	A				1	BB
57	Hermannstraße	A				1	B
58	Hermsdorf	A				1	B
59	Hirschgarten			nb		1	B
60	Hohen Neuendorf	A				1	BB
61	Hohenschönhausen	A*	R		Aufzüge RB		B
62	Hohenzollerndamm	A				1	B
63	Hoppegarten	A				1	BB
64	Humboldthain			nb		1	B
65	Innsbrucker Platz	A				1	B
66	Jannowitzbrücke	A				1	B
67	Julius-Leber-Brücke	A				1	B
68	Jungfernheide	A				1	B
69	Karl-Bonhoeffer-Nervenklinik			nb			B
70	Karlshorst	A					B
71	Karow	A				1	B
72	Kaulsdorf			nb			B
73	Köllnische Heide	A				1	B
74	Königs Wusterhausen		R				BB
75	Köpenick	A				1	B
76	Landsberger Allee	A			Aufzug Senat	1	B
77	Lankwitz		R			1	B
78	Lehnitz		R			1	BB
79	Lichtenberg	A	R*			1	B
80	Lichtenrade		R				B
81	Lichterfelde Ost	A				1	B
82	Lichterfelde Süd	A				1	B
83	Lichterfelde West	A				1	B
84	Mahlow	A				1	BB
85	Mahlsdorf	A				1	B
86	Marienfelde			nb			B
87	Marzahn	A				1	B
88	Mehrower Allee		R			1	B
89	Messe Nord / ICC	A				1	B
90	Messe Süd (Eichkamp)	A				1	B
91	Mexikoplatz	A				1	B
92	Mühlenbeck-Mönchmühle		R			1	BB
93	Neuenhagen b. Berlin		R			1	BB
94	Neukölln	A			Aufzug BVG	1	B
95	Nikolassee	A				1	B
96	Nöldnerplatz			nb		1	B
97	Nordbahnhof	A				1	B
98	Oberspree		R			1	B
99	Olympiastadion	A				1	B
100	Oranienburg	A				1	BB
101	Oranienburger Straße	A				1	B
102	Osdorfer Straße	A				1	B
103	Ostbahnhof	A				1	B
104	Ostkreuz			nb			B
105	Pankow	A			Aufzug BVG	1	B
106	Pankow-Heinersdorf	A					B
107	Petershagen Nord		R			1	BB
108	Pichelsberg	A				1	B

Ifd Nr.	Bahnhof	behindertengerecht durch		nicht behindertengerecht	Bemerkungen	BLS	Land
		Aufzug	Rampe				
109	Plänterwald	A				1	B
110	Poelchaustraße		R			1	B
11	Potsdam Hauptbahnhof	A				1	BB
112	Potsdamer Platz	A				1	B
113	Prenzlauer Allee	A				1	B
114	Priesterweg	A				1	B
115	Rahnsdorf	A				1	B
116	Raoul-Wallenberg-Straße		R			1	B
117	Rathaus Steglitz	A				1	B
118	Röntgental	A				1	BB
119	Rummelsburg	A				1	B
120	Savignyplatz	A				1	B
121	Schichauweg	A				1	B
122	Schlachtensee	A				1	B
123	Schöneberg	A				1	B
124	Schöneweide	A					B
125	Schönfließ			nb		1	BB
126	Schönhauser Allee	A				1	B
127	Schönholz			nb		1	B
128	Schulzendorf	A				1	B
129	Sonnenallee	A				1	B
130	Spandau	A				1	B
131	Spindlersfeld		R			1	B
132	Springfuhl	A	R*			1	B
133	Storkower Straße	A			A zur Straße Land Berlin	1	B
134	Strausberg		R				BB
135	Strausberg Nord		R			1	BB
136	Strausberg Stadt		R			1	BB
137	Stresow	A				1	B
138	Südende	A				1	B
139	Südkreuz	A				1	B
140	Sundgauer Straße	A				1	B
141	Tegel	A				1	B
142	Teltow Stadt	A				1	BB
143	Tempelhof	A				1	B
144	Tiergarten	A				1	B
145	Treptower Park	A				1	B
146	Waidmannslust	A				1	B
147	Wannsee	A				1	B
148	Warschauer Straße			nb			B
149	Wartenberg		R			1	B
150	Wedding	A				1	B
151	Westend	A				1	B
152	Westhafen	A				1	B
153	Westkreuz	A				1	B
154	Wildau			nb			BB
155	Wilhelmshagen			nb		1	B
156	Wilhelmsruh			nb		1	B
157	Wittenau	A				1	B
158	Wollankstraße	A				1	B
159	Wuhlheide	A				1	B
160	Wuhletal		R			1	B
161	Yorckstraße			nb			B

Ifd Nr.	Bahnhof	behindertengerecht durch		nicht behindertengerecht	Bemerkungen	BLS	Land
		Aufzug	Rampe				
162	Yorckstraße-Großgörschenstraße			nb		1	B
163	Zehlendorf	A				1	B
164	Zepernick	A				1	BB
165	Zeuthen		R			1	BB
166	Zoologischer Garten	A				1	B
	Summe	116	28	22	166	141	132 34

Anzahl der Bahnhöfe: 166 **Bahnhöfe m.Blindenleitsystem** 141
davon behindertengerecht: 144
dav. nicht behindertengerecht: 22
Ausstattung in % 86,75

Legende: A Aufzug
 R Rampe
 BLS Blindenleitsystem
 nb nicht behindertengerecht
 * vorhandene Anlage wird nicht gewertet
  Mischbahnhof (S-Bahn-, Regional- und/oder Fernverkehr)
  Bahnhof der Berliner Verkehrsbetriebe (BVG)

B - Land Berlin
 BB - Land Brandenburg

Anlage 3:

Stationen der DB Station&Service AG, für die mittelfristig Bauvorhaben zur Verbesserung der Barrierefreiheit* geplant sind

Planungsstand DB Station&Service AG, 2011

(* z. B. Bahnsteigerhöhung, stufenfreier Zugang, kundengerechte Ausstattungen)

Regionalbereich Süd

Bayern		
Alte Veste	Grafring Bahnhof	Oberammergau
Altomünster	Grafring-Arzting	Oberasbach
Arnbach	Großkarolinenfeld	Ohlstadt
Augsburg Hbf	Hammelburg	Paindorf
Bachern	Harsdorf	Passau Hbf
Bad Reichenhall	Harthaus	Penzberg
Benediktbeuren	Herrsching	Petersaurach Nord
Bernried	Hinrichsseggen	Pfassenhofen (Ilm)
Bichl	Iffeldorf	Possenhofen
Bindlach	Indersdorf Markt	Roding
Blindheim	Ingolstadt Hbf	Röthenbach (Pegnitz)
Bogen	Kleinberghofen	Sachsen (b. Ansbach)
Brunnen	Kochel	Schonungen
Buchloe	Landshut (Bay) Hbf	Schwabach
Dachau Stadt	Leitershausen-Wiedersbach	Schwabhausen
Deggendorf Hbf	Markt Schwaben	Seeg
Dombühl	Markredwitz	Seeshaupt
Ebenhausen (Ufr)	Maxhütte-Haidhof	Selb-Plößberg
Ebersberg (Oberbay)	München Donnersbergerbrücke	Sontheim (Schwab)
Ebersdorf b. Coburg	München Freiham	Traunstein
Elfershausen-Trimberg	München Harras	Trebgast
Erdweg	München Johanneskirchen	Türkheim (Bay) Bahnhof
Erlangen	München Lohhausen	Tutzing
Erlangen-Paul-Gossen-Str.	München Mittersending	Unterrammergau
Freihung	München Ostbahnhof	Unterschleißheim
Freilassing	München Pasing	Vilshofen (Niederbay)
Freilassing-Hofham	München Siemenswerke	Wallersdorf
Furth i. W.	München Westkreuz	Wicklesgreuth
Geltendorf	Neustadt (Aisch) Mitte	Zwiesel (Bay)
Gelting	Niederroth	
Geretsried-Mitte	Nürnberg-Ostring	
Geretsried-Süd	Nürnberg-Stein	
Graben(Lechfeld)	Nürnberg-Steinbühl	

Regionalbereich Südwest

Baden Württemberg		
Bad Friedrichshall-Jagstfeld	Maichingen Nord	Weinheim-Lützelsachsen
Bad Friedrichshall-Kochendorf	Mannheim-Friedrichsfeld	
Bad Rappenau Kurpark	Mannheim-Käfertal	
Bad Wimpfen im Tal	Mannheim-Neuostheim	
Bietigheim-Bissingen	Mannheim Rheinau Hafen	
Blankenloh	Marbach (Neckar)	
Efringen-Kirchen	Mühlacker	
Eislingen (Fils)	Neckarbischofsheim Nord	
Emmendingen	Neckarsulm	
Erbach (Württ)	Neckarsulm Mitte	
Esslingen-Zell	Neckarsulm Nord	
Geradstetten	Oberesslingen	
Heddesheim/Hirschberg	Radolfzell	
Heidenheim	Renningen	
Ladenburg	Renningen Süd	
Laudenbach (Bergstr.)	Schwäbisch Gmünd	
Kirchberg (Murr)	Schwetzingen	
Konstanz-Petershausen	Stuttgart-Feuerbach	
Magstadt	Weiler (Rems)	

Regionalbereich Südost

Sachsen	Thüringen	Sachsen-Anhalt
Bautzen	Altenburg	Bad Dürrenberg
Dresden Alberstadt	Apolda	Güsten
Heidenau		Halle-Neustadt
Hohenstein-Ernstthal		Laucha (Unstrut)
Leipzig Lindenau		Leißling
Leipzig-Leutzsch		Merseburg
Leipzig-Plagwitz		Roßbach
Meißen		Schönebeck-Salzeimen
Meißen Triebischtal		Stendal
Plauen		Stendal Fachhochschule
Zwickau (Sachs) Hbf		

Regionalbereich Mitte

Rheinland Pfalz	Hessen	
Ahrweiler	Babenhausen (Hess)	Wächtersbach
Alsheim	Babenhausen Langstadt	Weckesheim
Andernach	Bad Vilbel	Bad Soden Salmünster
Bad Kreuznach	Bebra	Darmstadt Nord
Bobenheim	Bensheim	Darmstadt Eberstadt
Cochem (Mosel)	Bensheim Auerbach	Hofheim Lorsbach
Föhren	Biblis	Ettwille
Frankenthal Hbf	Bobstadt	Hofheim Ried
Gau Algersheim	Bürstadt (Ried)	Weiterstadt
Gensingen Horrweiler	Dornheim (Wetterau)	Niedernhausen
Guntersblum	Echzell	Schlüchtern
Kirchberg (Hunsrück)	Eppstein	Treysa
Koblenz Hbf	Espenau-Mönchehof	Wabern
Landau (Pfalz) Hbf	Flughafen Hahn	
Ludwigshafen-Oggersheim	Ffm-Taunusanlage	
Neuwied	Frankfurt-Rödelheim	
Nierstein	Gateway-Gardens	
Oppenheim	Gießen	
Osthofen	Gr. Umstadt-Kl. Umstadt	
Rheinböllen	Häuserhof	
Simmern	Hofgeismar	
Speyer Süd	Lampertheim	
Stromberg (Hunsrück)	Limburg (Lahn)	
Wittlich Hbf	Mainhausen Zellhausen	
Wörth (Rhein)	Marburg (Lahn)	
	Mühlthal	
	Nauheim (b. Groß Gerau)	
	Reichelsheim (Wetterau)	
	Riedstadt Goddelau	
	Riedstadt Wolfskehlen	
	Rüsselsheim	
	Stadtallendorf	
	Vellmar Obervellmar	
		Saarland
		Dillingen (Saar)
		Einöd (Saar)
		Neunkirchen (Saar)
		Saarbrücken IT-Park
		Völklingen
		Merzig
		Saarbrücken-Burbach
		Quierscheid
		Türkismühle
		Konz
		Oberwinter
		Karthus

Regionalbereich Nord

(Nur Stationen mit stufenfreiem Ausbau genannt,
zusätzlich rd. 100 Stationen mit Bahnsteigaufhöhung)

Hamburg	Schleswig-Holstein	Niedersachsen
Blankenese Hammerbrook Hasselbrook Heimfeld Landungsbrücken Mittlerer Landweg Poppenbüttel Rübenkamp Stadthausbrücke	Itzehoe Krupunder	Ashausen Langwedel Osterholz-Scharmbeck Winden (Luhe)
		Bremen Bremen-St. Magnus

Regionalbereich Ost

Berlin	Brandenburg	
Albrechtshof Alt-Reinickendorf Attilastraße Berlin-Kaulsdorf Berlin-Schöneweide Bstg 1/2 Berlin-Wannsee Berlin-Wilhelmsruh Betriebsbahnhof Bln-Schöneweide Eichborndamm Gehrenseestraße Hirschgarten Humboldthain Nikolassee Wilhelmshagen Warschauer Straße Yorkstraße (Großgörschenstr.) Berlin-Marienfelde Karl-Bonhoeffer-Klinik Nördnerplatz Ostkreuz Yorckstraße Berlin-Karlshorst Regional-Bstg	Beelitz Stadt BER Flughafen Bernau (b. Berlin) Birkenstein Blumberg-Rehhahn Eichwalde Elstal Elsterwerda Elsterwerda-Biehla Finsterwalde (Niederlausitz) Forst Genshagener Heide Rück Grüneberg Königs Wusterhausen Kraftwerk Finkenheerd Lauchhammer Lindenberg (Mark) Ludwigsfelde Struveshof Michendorf Neutrebbin Neuzelle Niederfinow	Passow (Uckermark) Potsdam Charlottenhof Prenzlau Priort Schönow (Kr. Uckermark) Waßmannsdorf Werneuchen Wildau Wustermark Zellendorf Zeuthen Cottbus Eisenhüttenstadt Falkenberg Bstg 2/3 Fürstenberg (Havel) Ruhland Seelow (Mark) Velten
		Mecklenburg Vorpommern Altentreptow Bad Kleinen Bützow Grevesmühlen Langhagen Kargow Rückbau Rostock Bramow Rostock Holbeinplatz Huckstorf Ludwigslust Neubrandenburg Torgelow Waren (Müritz)

Regionalbereich West

Nordrhein-Westfalen		
Ahaus	Finnentrop	Neubau Hp Bonn-Endenich Nord
Altena (Westf)	Freienohl	Neubau Hp CFK-Gelände
Altenbeken	Fröndenberg	Neubau Hp Münster-Mecklenbeck
Arnsberg (Westf)	Greven	Neubau Hp Münster-Roxel
Attendorf	Gütersloh Hbf	Neubau Hp Rheinbach Römerkanal
Au/Sieg	Gummersbach	Neubau Hp Warendorf-Einen-Müss
Bad Oeynhausen	Herne	Neubeckum
Bergisch Gladbach	Hochdahl	Neuss Hbf
Bestwig	Holzwickede	Nottuln-Appelhülsen
Bochum-Dahlhausen	Honrath	Oberhausen Hbf
Bochum-Langendreer West	Hövelhof	Oberhausen-Sterkrade
Bockum-Hövel	Hövelriege	Odendorf
Borken (Westf)	Kamen	Olpe
Bünde (Westf)	Kettwig	Opladen
Coesfeld (Westf)	Kleinenbroich	Ottbergen
Dahlebrück	Köln West	Paderborn Nord
Dieringhausen	Korschenbroich	Preußen
Dortmund Hbf	Kottenforst	Rhade
Dortmund-Aplerbeck	Krefeld-Oppum	Rheda-Wiedenbrück
Dortmund-Hörde	Lage (Lippe)	Rheinbach
Dortmund-Kley	Leichlingen	Rheine
Dortmund-Oespel	Letmathe	Rheinhausen
Düsseldorf-Benrath	Marienheide	Rösrath-Stümpen
Düsseldorf-Bilk (RE-Halt)	Marl-Sinsen	Rudersdorf (Kr. Siegen)
Düsseldorf-Eller	Meckenheim (Bz Köln)	Schieder
Düsseldorf-Eller Süd	Meerbusch-Osterath	Schloß Holte
Düsseldorf-Gerresheim	Meinerzhagen	Schwerte (Ruhr)
Düsseldorf-Hamm	Menden (Sauerland)	Sennelager
Düsseldorf-Oberbilk	Meschede	Sennestadt
Düsseldorf-Rath	Moers	Siegen
Duisburg-Großenbaum	Mülheim (Ruhr) Hbf	Solingen Hbf
Eichen (Kr. Siegen)	Mülheim (Ruhr)-Styrum	Solingen-Schaberg
Emmerich	Münster (Westf) Hbf	Steinheim (Westf)
Engelskirchen	Münster-Hiltrup	Stolberg (Rheinl) Hbf
Erfstadt	Neheim-Hüsten	Wanne-Eickel Hbf
Erndtebrück	Neubau Hp Alfter Impekoven	Warburg (Westf)
Eschweiler Hbf	Neubau Hp Bielef.-Windelsbleiche	Weeze
Essen Stadtwald	Neubau Hp Bonn Helmholtzstraße	Wesel
Essen-Hügel	Neubau Hp Bonn UN-Campus	Wickede (Ruhr)

**Zugangsregelungen
für mobilitätseingeschränkte Menschen (PRM)
gemäß der EU-Passagierrechtsverordnung
bei der Deutschen Bahn AG**

DB Fernverkehr AG
DB Regio AG

Dezember 2011

Inhaltsverzeichnis

1	Fahrgastrechte	3
2	Bedeutung der Zielgruppe	3
3	Programm der DB AG	3
4	EU-Verordnung über technische Spezifikationen im Eisenbahnverkehr für mobilitätseingeschränkte Menschen	3
5	Beförderungsbedingungen für mobilitätseingeschränkte Menschen	4
6	Zugangsregelungen zur Reiseplanung	4
7	Zugangsregelungen zu Fahrzeugen	4
8	Entschädigungen auf Grundlage der EU-Passagierrechtsverordnung	5
9	Anhang.....	7

1 Fahrgastrechte

Mit dem Gesetz zu den Fahrgastrechten gelten seit dem 29. Juli 2009 einheitliche Fahrgastrechte im Eisenbahnverkehr in Deutschland. Sie räumen den Reisenden gleiche Rechte bei allen Eisenbahnunternehmen ein und gelten für alle Züge von der S-Bahn bis zum ICE, unabhängig davon, von welchem Eisenbahnunternehmen sie betrieben werden. Sie gelten auch für Reiseketten aus Zügen verschiedener Eisenbahnunternehmen, die mit einer Fahrkarte genutzt werden.

Alle Informationen zu Entschädigungsansprüchen bei Zugverspätungen, verpassten Anschlüssen oder ausgefallenen Zügen finden sich unter dem folgendem Link: www.bahn.de/fahrgastrechte

2 Bedeutung der Zielgruppe

Mobilitätseingeschränkte Menschen 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. Das Thema „Reisen mobilitätseingeschränkter Menschen“ besitzt einen hohen Stellenwert innerhalb des Konzerns, und das nicht nur im Hinblick auf das am 01. Mai 2002 in Kraft getretene Behindertengleichstellungsgesetz des Bundes. Vielmehr bekennt sich das Unternehmen zu seiner gesellschaftlichen Verantwortung gegenüber den mehr als 8 Mio. Bundesbürgern mit Behinderungen. Die Umsetzung der EU-Fahrgastrechteverordnung leistet durch die Stärkung der Rechte von mobilitätseingeschränkten Menschen hierzu einen weiteren Beitrag.

3 Programm der DB AG

Um konzernübergreifend alle Aktivitäten in Bezug auf die Belange von mobilitätseingeschränkten Reisenden, Behindertenverbänden und politischen Gremien zu koordinieren, hat die Deutsche Bahn bereits im Juli 2002 die Kontaktstelle für Behindertenangelegenheiten eingerichtet. Ziel der Deutschen Bahn ist es, weitere Elemente zur Optimierung der Reisekette insbesondere für die Zielgruppe der mobilitätseingeschränkten Menschen zu verwirklichen, um ihnen ein weitgehend barrierefreies Reisen zu ermöglichen. Die Basis hierfür bildet das im Jahre 2005 entwickelte „Programm der Deutschen Bahn AG“, mit dem das Unternehmen eine weitreichende Selbstverpflichtung zur Herstellung von Barrierefreiheit eingegangen ist. Das Programm liegt als 2. überarbeitete Fassung vor und beinhaltet alle Maßnahmenplanungen der DB auf dem Weg zu einem barrierefreien Reisen bis zum 31.12.2015.

4 EU-Verordnung über technische Spezifikationen im Eisenbahnverkehr für mobilitätseingeschränkte Menschen

Vor dem Hintergrund der europaweit geltenden „Verordnung über technische Spezifikationen im Eisenbahnverkehr für mobilitätseingeschränkte Menschen (TSI PRM)“ strebt die Deutsche Bahn AG eine verstärkte Kooperation mit anderen europäischen Eisenbahnen an, um europaweit technische Qualitätsstandards festzulegen und umzusetzen, und hiermit das grenzüberschreitende Reisen für alle mobilitätseingeschränkten Menschen zu vereinfachen.

5 Beförderungsbedingungen für mobilitätseingeschränkte Menschen

Die Deutsche Bahn befördert mobilitätseingeschränkte Menschen gemäß ihrer Beförderungsbedingungen für besondere Personengruppen, die im Anhang A enthalten sind.

Weiterhin wurde ein Leitfaden für die Mitnahme von orthopädischen Hilfsmitteln entwickelt, in dem definiert ist, welche Hilfsmittel in den Zügen aufgrund der infrastrukturellen Voraussetzungen mitgenommen werden können und wie diese zu erkennen sind. Dieser Leitfadens ist im Anhang B enthalten.

6 Zugangsregelungen zur Reiseplanung

Um mobilitätseingeschränkten Menschen einen optimalen Zugang zur Reiseplanung zu ermöglichen, hat die Deutsche Bahn AG im Jahre 1999 die Mobilitätsservice-Zentrale (MSZ) eingerichtet, die über eine kostenpflichtige Telefon- und Faxnummer (0180 5 512 512 und 0180 5 159 357, 14 ct/Min aus dem deutschen Festnetz, Tarife bei Mobilfunk max. 42 ct/Min.) sowie E-Mail (msz@deutschebahn.com) und die Unternehmenshomepage (www.bahn.de/barrierefrei) zu erreichen ist. Die MSZ bietet über die Organisation eines persönlichen Ein-, Um- und Aussteigeservice (Anmeldungen am Vortag der Fahrt bis 20:00 Uhr bei Reisen innerhalb Deutschlands, bei grenzüberschreitenden Reisen bis 48 Stunden vor der Fahrt) hinaus auch eine Reiseauskunft und eine Reisebuchungsmöglichkeit an. Auch die kostenfreie Buchung von Sitzplatz-reservierungen ist über die MSZ möglich. Gehörlose Kunden haben die Möglichkeit, ihre Anfrage per E-Mail (deaf-msz@deutschebahn.com) oder per Fax an die MSZ zu senden.

Alle Services orientieren sich dabei speziell an den Bedürfnissen mobilitätseingeschränkter Menschen. So werden von den speziell geschulten MitarbeiterInnen z. B. möglichst Direktverbindungen ohne Umstiege ausgewählt sowie die Platzreservierung mit gezielter Buchung individuell geeigneter Plätze und die Zusendung bestellter Fahrkarten direkt nach Hause vorgenommen.

Mit dem Internetauftritt www.bahn.de verfolgt die Deutsche Bahn das Ziel, allen Zielgruppen den Zugang zur Buchung von Bahnfahrkarten zu erleichtern. Durch die prominente Positionierung des Buchungseinstiegs auf der Startseite von bahn.de finden mobilitätseingeschränkte Kunden einen schnellen Einstieg in die Reiseauskunft. Gleichzeitig werden alternative Angebote im Rahmen des Buchungsablaufs hervorgehoben und durch reiserelevante Informationen und Services sowie Angebote für die Reise von Haustür zu Haustür ergänzt. Darüber hinaus kann im persönlichen Bereich auf „Meine Bahn“ eine Schnellbuchung mit den erweiterten Voreinstellungen im persönlichen Profil definiert werden.

Der Internetauftritt www.bahn.de wurde einem umfassenden „Relaunch“ (technische und inhaltliche Überarbeitung der Web-Seite) unterzogen, der die besonderen Anforderungen von blinden und sehbehinderten Menschen in weitem Maße berücksichtigt.

So ist es nun möglich, die Schriftgrößen auf den einzelnen Seiten wunschgemäß verändern zu können. Außerdem wurde die Erkennbarkeit von Inhalten sowohl in Farbe als auch in Schwarzweiß durch stärkere Kontraste deutlich verbessert. Um ein Höchstmaß der Nutzer-Anforderungen abzudecken, werden alle Browser-Programme unterstützt. Es besteht die Möglichkeit, sämtliche Inhalte auch bei ausgeschaltetem Java-Script darzustellen. Besonders wichtig für die Zielgruppe der mobilitätseingeschränkten Reisenden ist die nun logische Einhaltung der Tab-Reihenfolge bei den Eingabefeldern, die die Nutzerführung vereinfacht. Durch einen einfacheren und logischeren Aufbau des Auftritts lassen sich gewünschte Inhalte schneller finden. Die Inhalte sind dabei knapp und prägnant gefasst, das Seiten-Scrolling wird weitestgehend vermieden.

Um Optimierungspotenziale zu identifizieren, hat der Internetvertrieb im Februar 2010 das BIK-Projekt (Barrierefrei Informieren und Kommunizieren) beauftragt, anhand eines umfassenden BITV-Tests (Prüfverfahren für die umfassende und zuverlässige Prüfung der Barrierefreiheit von informationsorientierten Web-Angeboten) wichtige Bereiche von www.bahn.de prüfen zu lassen. Aufgrund der Handlungsempfehlungen aus diesem Test wurden bereits in 2011 Maßnahmen umgesetzt, die technisch und

systemisch direkt implementierbar waren. Komplexere Maßnahmen, die vor allem die Buchungsapplikation von www.bahn.de betreffen, werden sukzessive in 2012/2013 umgesetzt.

Durch die sehr schnelle technische Weiterentwicklung im Internetsektor und damit einhergehender wachsender Ansprüche der Nutzer an eine Web-Seite ist es auch für www.bahn.de notwendig, sich regelmäßig am Markt auszurichten, um die Wettbewerbsfähigkeit zu erhalten. Insbesondere durch Web 2.0 Anwendungen wie Blogs, Communities, aufladbare Videos und Kunden-Beiträge aber auch allgemeine technische Innovationen (Widgets etc.) ist es eine zunehmende Herausforderung, Barrierearmut zu gewährleisten.

Kostenlose Buchungen von Fahrkarten, Reservierungen und Services

Derzeit ist eine kostenlose und barrierefreie Buchung von Hilfeleistungen über das Online-Formular auf www.bahn.de möglich.

Darüber hinaus kann über die E-Mail Adresse msz@deutschebahn.com kostenfrei Kontakt mit der Mobilitätsservice-Zentrale aufgenommen werden. Hier können Hilfeleistungen, Sitzplatzreservierungen sowie Fahrkartenbestellungen angefordert werden. Gehörlose Kunden haben die Möglichkeit, die E-Mail Adresse deaf-msz@deutschebahn.com zu nutzen. Die kostenfreie Buchung von Sitzplatzreservierungen ist auch telefonisch über die Mobilitätsservice-Zentrale möglich (kostenpflichtige Rufnummer).

Eine Buchung von kostenlosen Reservierungen für Begleitpersonen direkt aus der Reisauskunft von www.bahn.de ist nicht möglich, da unter anderem Daten von Schwerbehindertenausweisen mit den bestehenden Buchungs- und Reservierungssystemen nicht verifiziert und weiterverarbeitet werden können. Bis auf Weiteres ist eine Anpassung der Systeme nicht geplant.

Das mobile Reiseportal m.bahn.de der Bahn bietet Informationen rund um die Reise. Mit den mobilen Apps von bahn.de finden sich alle reisebegleitenden Services auf dem Handy. Von unterwegs können Fahrpläne, Routenplaner, Navigation, aktuelle Ankunftszeiten und Ticketbuchung in einer praktischen App auf dem Handy genutzt werden. So können Kunden von unterwegs z. B. das DB Handy-Ticket auch für Spar- und Aktionspreise oder für eine Gruppe von bis zu 5 Personen buchen, oder mit der Call a Bike-App ein Fahrrad per Code ausleihen und abgeben, ohne anzurufen.

Auch in Zukunft wird die von der Bahn explizit gewünschte und geförderte Zusammenarbeit mit den InteressenvertreterInnen dazu beitragen, die Benutzerführung einer der wichtigsten Reiseseiten in Deutschland für alle Zielgruppen stetig zu optimieren. Da entsprechende Verbesserungsmaßnahmen auch auf den internationalen Seiten von www.bahn.de (www.bahn.com) umgesetzt werden, können zukünftig auch fremdsprachige mobilitätseingeschränkte Reisende Fahrkarten einfacher buchen.

7 Zugangsregelungen zu Fahrzeugen

Im Bereich des Fernverkehrs sind mittlerweile alle Systemzüge planmäßig mit ein bis fünf Rollstuhlstellplätzen sowie mindestens einer für Rollstuhlfahrerinnen weitgehend nutzbaren Toilettenanlage ausgestattet. Für alle nach dem 01.07.2004 neu zu beschaffenden Fahrzeugtypen gelten darüber hinaus die Anforderungen nach einer fahrzeuggebundenen Einstiegshilfe sowie nach weiteren Maßnahmen zur Herstellung von Barrierefreiheit.

Das Angebot von DB Autozug ist eingeschränkt für behinderte Menschen geeignet. Bei den Nachtverbindungen befindet sich in fast jedem Zug (außer im City Night Line/Talgo) ein Liegewagen mit rollstuhlgerechtem Abteil und direkt benachbartem WC.

Für Reisende, deren Behinderung nicht die Nutzung eines Rollstuhls erforderlich macht, bietet der Autozug in der Regel eine in Betracht zu ziehende Reisemöglichkeit. Bei vorheriger Anmeldung kann an den Inlandsterminals gegen Unterzeichnung einer Haftungsfreistellungserklärung die Verladung des Fahrzeugs durch Mitarbeiter des Ladepersonals vorgenommen werden.

Für Personen, die eingeschränkt gehfähig sind, so dass sie einen Schlaf- oder Liegewagen besteigen können und die ggf. einen zusammenfaltbaren Rollstuhl benutzen, besteht ebenfalls die Möglichkeit einer angenehmen Mitreise. Empfehlenswert ist die Mitnahme einer Begleitperson, für die bei Einzelplatzbuchung im Liege- oder Sitzwagen die Einzelliege bzw. der Einzelsitz kostenfrei ist. Bei Abteibuchung im Liege- oder Sitzwagen ermäßigt sich der Preis um den Betrag für eine Liege bzw. einen Sitzplatz.

Für Personen, die mit einem nicht zusammenklappbaren Rollstuhl reisen und diesen auch nicht verlassen können, ist aufgrund der Abmessungen der Einstiegstüren, der Gänge (Breitenlimitierung durch Länge der Betten/Liegen) sowie der sanitären Einrichtungen im Zug und der jeweiligen räumlichen Verhältnisse an den Terminals eine Nutzung nicht zu empfehlen.

Ein Mobilitätsservice wird angeboten, sofern spätestens 48 Stunden vor Abfahrt des Zuges die Hilfeleistung bei der Mobilitätsservice-Zentrale oder dem Autozug Servicetelefon angemeldet wurde und der Reisende vor Fahrtantritt eine Bestätigung erhalten hat.

Alle relevanten Informationen zu den Zugangsregeln der einzelnen DB Autozug-Terminals finden sich im Anhang C.

Innerhalb des Nahverkehrs konnte eine barrierefreie Ausstattung der Züge mit fahrzeuggebundenen Einstiegshilfen, rollstuhlgerechten Toiletten und digitalen Informationssystemen bereits größtenteils realisiert werden. Alte Fahrzeuge werden sukzessive durch neue Fahrzeuge mit Mehrzweckräumen und für Rollstuhlfahrerinnen nutzbare und insgesamt barrierefreie Toiletten sowie fahrzeuggebundenen Einstiegshilfen ersetzt. Bei allen Projekten im Nahverkehr ist die Deutsche Bahn auf die Vorgaben der Bundesländer angewiesen, die mit ihren Bestellungen über den Umfang und die Qualität des Angebots sowie den Herstellungsgrad von Barrierefreiheit entscheiden.

8 Entschädigungen auf Grundlage der EU-Passagierrechtsverordnung

Für mobilitätseingeschränkte Reisende gelten die gleichen Entschädigungsansprüche im nationalen und internationalen Eisenbahnverkehr wie für alle anderen Reisenden auch. Detaillierte Informationen zu Entschädigungsansprüchen bei Zugverspätungen, verpassten Anschlüssen oder ausgefallenen Zügen finden sich unter folgendem Link: www.bahn.de/fahrgastrechte

Ergänzende Anmerkungen ergeben sich für schwerbehinderte Reisende, die mit ihrem Schwerbehindertenausweis und der entsprechenden Wertmarke die Züge des Nahverkehrs kostenfrei nutzen können. Sie haben Anrecht auf folgende Entschädigungen:

- **Entschädigung für Verspätung**

Eine Entschädigung für Verspätungen auf den kostenfrei befahrenen Strecken erfolgt nicht, da sich diese nach dem bezahlten Fahrpreis der einzelnen Fahrt berechnet.

Anders, wenn eine Fahrkarte gekauft wurde: Der Entschädigungsbetrag errechnet sich aufgrund des Fahrpreises der gekauften Fahrkarte.

- **Erstattung von Kosten für die Nutzung anderer Züge**

Nutzt der Inhaber eines Schwerbehindertenausweises auf Strecken, die er kostenfrei befahren kann, aufgrund einer zu erwartenden Verspätung von mindestens 20 Minuten einen anderen, nicht reservierungspflichtigen Zug, muss er die erforderliche Fahrkarte/den Produktübergang zunächst bezahlen. Er kann die Kosten jedoch anschließend geltend machen.

- **Erstattung von Kosten für Taxi oder Hotel**

Für Reisende mit Schwerbehindertenausweis, die Strecken kostenfrei nutzen können, gelten die Regeln für die Inanspruchnahme von Taxi und Hotelübernachtungen ebenso.

Für den frei fahrenden Begleiter eines behinderten Kunden gelten die vorgenannten Regelungen analog.

- **Entschädigung für Mobilitätshilfen oder sonstige spezielle Ausrüstungen**

Haftet das Eisenbahnunternehmen für den vollständigen oder teilweisen Verlust oder die Beschädigung von Mobilitätshilfen oder sonstigen speziellen Ausrüstungen, die von Personen mit Behinderungen oder Personen mit eingeschränkter Mobilität verwendet werden, so gilt keine Haftungsobergrenze.

- **Erweiterte Haftung**

Kann ein Reisender planmäßig nutzbare Züge aufgrund von Verspätungen, Zugausfall, Schienenersatzverkehr etc. nicht nutzen und die Weiterfahrt ist technisch oder organisatorisch nicht möglich, gelten die Entschädigungsregelungen ab dem Bahnhof, an dem die Reise objektiv nicht fortgesetzt werden kann.

9 Anhang

Anhang A: Beförderungsbedingungen für besondere Personengruppen

Beförderungsbedingungen für besondere Personengruppen

1. Anwendungsbereich

Diese Bedingungen ergänzen die Beförderungsbedingungen für Personen durch die Unternehmen der Deutschen Bahn AG (BB Personenverkehr) in ihrer jeweils aktuellen Fassung für die in Nr. 2 und Nr. 3 genannten besonderen Personengruppen. Die BB Personenverkehr gelten jedoch nur, soweit sich aus den nachfolgenden Bestimmungen nichts anderes ergibt.

2. Personen mit Behinderungen (schwerbehinderte und schwerkriegsbeschädigte Menschen)

2.1 Schwerbehinderte Menschen

Die Beförderung schwerbehinderter Menschen und ihrer Begleitpersonen erfolgt nach Maßgabe der §§ 145 ff. Sozialgesetzbuch – Neuntes Buch – (SGB IX).

2.2 Zugangsregeln nach TSI PRM

2.2.1 Orthopädische Hilfsmittel werden in den Zügen unter Berücksichtigung der technischen Voraussetzungen befördert. Rollstühle müssen dem internationalen Standard ISO 7193 - Länge: 1.200 mm + 50 mm für die Füße, Breite: 700 mm + min. 100 mm für die Hände am Rad entsprechen. Als Ersatz für fahrzeuggebundene Einstieghilfen dienen mobile Einstieghilfen am Bahnsteig als Interimslösung. An den Bahnhöfen, an denen Hilfeleistung möglich ist, stehen Rollstuhlhubgeräte mit einer Traglast von 250 kg (auf Anfrage bis 350 kg) und einer Plattformgröße 1200mm x 800 mm zur Verfügung.

2.2.2 Schwerbehinderte Menschen mit dem Merkzeichen „G“ oder „aG“ im Schwerbehindertenausweis können ein nachfolgend aufgeführtes Hilfsmittel (i) Dreirad, (ii) Liegedreirad, (iii) langes Laufrad (> 1200 mm) oder (iv) nicht trennbarer Fahrradrollstuhl (Handbike) abweichend von Nr. 8 BB Personenverkehr in den Zügen gegen Vorlage des Schwerbehindertenausweises unentgeltlich mitführen, sofern in den Zügen ausreichend Platz vorhanden ist. Die Bestimmungen nach Nr. 8.4.3 BB Personenverkehr bleiben davon unberührt.

2.3 Hilfeleistung

2.3.1 Zur Gewährleistung von Hilfeleistungen vor/während der Beförderung, z. B. Ein-/Ausstiegshilfe, kann die Anmeldung für Hilfeleistungen an ausgewiesenen Bahnhöfen für Reisen innerhalb Deutschlands am Tag vor Reiseantritt (täglich von 6.00 Uhr bis 20.00 Uhr) bei der Mobilitätsservice-Zentrale erfolgen. In besonderen Fällen, z. B. Hilfeleistungen durch Dritte können abweichende Anmeldefristen gelten. Alle Informationen über Hilfeleistungen und die Barrierefreiheit der Bahnhöfe können über www.bahnhof.de, www.bahn.de/barrierefrei oder über die Mobilitätsservice-Zentrale eingeholt werden.

2.3.2 Beim Erwerb von zuggebundenen Fahrkarten bzw. bei Fahrplanauskünften über die Mobilitätsservice-Zentrale der DB AG werden die für die jeweiligen Bahnhöfe festgelegten verlängerten Mindestumsteigezeiten für mobilitätseingeschränkte Reisende zugrunde gelegt.

Besteht der mobilitätseingeschränkte Reisende jedoch trotz eines entsprechenden Hinweises ausdrücklich auf den Erwerb einer Fahrkarte für eine Verbindung mit Unterschreitung dieser Mindestumsteigezeiten und wird deshalb auf seinen Wunsch abweichend die Verbindung unter Anwendung kürzerer Umsteigezeit gebucht, ist die DB AG von der Haftung nach Nr. 9 BB Personenverkehr für ein Anschlussversäumnis und eine dadurch verursachte verspätete Ankunft am Zielort befreit, wenn sie nachweisen kann, dass die Ankunftsverspätung ausschließlich auf der Buchung einer Verbindung mit einer verkürzten Umsteigezeit beruht.

2.4 Schwerkriegsbeschädigte

Unbeschadet der Regelung in Nr. 2.1 werden Schwerkriegsbeschädigte, deren Erwerbsfähigkeit durch die Leiden um mindestens 70 % gemindert ist und deren körperlicher Zustand eine ständige Unterbringung in der 1. Wagenklasse erfordert (i) in Zügen der Produktklasse C unentgeltlich in der 1. Wagenklasse und (ii) in allen übrigen Zügen mit einer Fahrkarte zum Normalpreis für die 2. Wagenklasse in der 1. Wagenklasse befördert. Dies gilt nur, wenn das Erfordernis der ständigen Unterbringung in der 1. Wagenklasse in dem Ausweis des schwerbehinderten Menschen entsprechend vermerkt ist. Für eine Beförderung in der 1. Wagenklasse des ICE Sprinter ist der Aufpreis nach Nr. 3.8.1 der BB Personenverkehr für diese Wagenklasse zu zahlen.

2.5 Fahrkartenverkauf im Zug

Schwerbehinderte Menschen mit einem Grad der Behinderung von mindestens 50, die bei An-tritt der Reise nicht mit einer Fahrkarte versehen sind, zahlen bei Erwerb einer Fahrkarte in den Zügen mit Fahrkartenverkauf gegen Vorlage des Schwerbehindertenausweise statt des Bordpreises nur den Normalpreis unter Berücksichtigung etwaiger an Bord erhältlicher Ermäßigungen. Die Bestimmungen in Nr. 3.9 der BB Personenverkehr bleiben im Übrigen unberührt.

Anhang B: Leitfaden zur Mitnahme von orthopädischen Hilfsmitteln

Leitfaden für die Mitnahme orthopädischer Hilfsmittel

P.DVE (M)

März 2012

1 Einleitung	3
2 Ausgangslage	4
2.1 Definition „Orthopädische Hilfsmittel“	4
2.2 Voraussetzungen seitens der Deutschen Bahn	4
2.2.1 Formale Rahmenbedingungen	4
2.2.2 Technische Voraussetzungen	5
3 Analyse der verschiedenen Hilfsmittel	7
3.1 Rollstühle	7
3.2 Beidarmig bediente Gehhilfen	8
3.3 Einarmig bediente Gehhilfen	8
3.4 Sonstiges	8
3.5 Exkurs: Beförderung orthopädischer Hilfsmittel per Kuriergepäck	9
Merkblatt „Orthopädische Hilfsmittel“	10
Schwerbehinderte Menschen mit Hilfsmitteln für die persönliche Mobilität	10
Sonstige Personengruppe mit Hilfsmitteln für die persönliche Mobilität	13
Beförderung im Regelprozess ausgeschlossen	14

1 Einleitung

Vielfältige Anfragen von behinderten Reisenden und DB-MitarbeiterInnen bezüglich der Mitnahme von orthopädischen Hilfsmitteln im Zug zeigen, dass teilweise Unklarheit darüber herrscht, welche Hilfsmittel erlaubt und wie diese zu erkennen sind. Dieser Leitfaden hat Empfehlungscharakter und soll als Orientierungshilfe für KundInnen und MitarbeiterInnen dienen.

Als Grundlage für diese Empfehlungen dienen die technischen Voraussetzungen am Bahnsteig und im Zug sowie die Abmessungen der am Markt erhältlichen orthopädischen Hilfsmittel.

Bei einer Beförderung auf Rollstuhlstellplätzen (Abgrenzung s. u.) benötigen behinderte Kunden sowie eine ggf. unentgeltlich mitreisende Begleitperson (Merkzeichen „B“ im Schwerbehindertenausweis ist hierfür Voraussetzung) eine Fahrtberechtigung für die 2. Wagenklasse, unabhängig davon, in welcher Wagenklasse der Rollstuhlstellplatz angesiedelt ist.

2 Ausgangslage

2.1 Definition „Orthopädische Hilfsmittel“

Orthopädische Hilfsmittel werden nach dem Sozialgesetzbuch (§§ 33, 34 SGB V) als Geräte definiert, die korrigierend, stützend, ausgleichend oder stützend auf die Haltungs- und Bewegungsorgane wirken oder deren einzelne Funktionen ersetzen. Sie können in verschiedene Kategorien eingeteilt werden.

Für diesen Leitfaden bedeutend sind die „Hilfsmittel für die persönliche Mobilität“. Dazu gehören:

- Muskelkraftgetriebene Rollstühle
- Motorbetriebene Rollstühle
- ElektroScooter
- Beidarmig bediente Gehhilfen (z.B. Rollatoren, Gehgestelle, Laufräder)
- Einarmig bediente Gehhilfen (z.B. Gehstöcke, Achselstützen)
- Sonstige Mobilitätshilfen (z.B. Fahrräder, Mopeds, Segways und Roller)

Der größte Teil der sonstigen Mobilitätshilfen wird aus folgenden Gründen nicht weiter in die Betrachtungen einbezogen:

- Fahrräder, Tandems und Roller werden nicht als Mobilitätshilfsmittel behandelt, weil sie in erster Linie – unabhängig von einer Behinderung als Sportgerät dienen (entsprechend auch den gesetzlichen Vorgaben gemäß SGB IX). Auch unterliegen sie aus Platzgründen den Beförderungsbedingungen für Fahrräder.
- Dreiräder, Liegedreiräder, große Microbikes oder lange Laufräder (>1200 mm) sowie nicht trennbare Fahrradrollstühle (Handbikes), die speziell für behinderte Menschen angeboten werden und nicht zusammenklappbar sind, dienen ihren Nutzerinnen zwar als orthopädisches Hilfsmittel, können jedoch nicht auf Rollstuhlstellplätzen befördert werden, da diese nicht über eine ausreichende Länge/Breite verfügen bzw. der Zugang (Tür/Gangbreiten) hierauf nicht ausgelegt ist. (Voraussetzungen für die Beförderung s. 3.2)
- Mopeds sind eigenständige Fahrzeuge im Straßenverkehr und dürfen im Zug nicht befördert werden. Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor sind ausgeschlossen.
- Neuartige Fortbewegungsmittel, wie z.B. der „Segway“, sind nicht als orthopädische Hilfsmittel anerkannt.

2.2 Voraussetzungen seitens der Deutschen Bahn

2.2.1 Formale Rahmenbedingungen

Das Sozialgesetzbuch IX legt fest, dass schwerbehinderte Fahrgäste im Öffentlichen Personenverkehr ein Recht auf Mitnahme eines Krankenfahrstuhls oder sonstiger orthopädischer Hilfsmittel besitzen, „soweit die Beschaffenheit des Verkehrsmittels dies zulässt“ (§ 145 (2) Nr. 2).

Auch die Entscheidung der Europäischen Kommission vom 21. Dezember 2007 „über die technische Spezifikation für die Interoperabilität bezüglich ‚eingeschränkt mobiler Personen‘ im konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystem und im transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystem“, nach ihrer englischen Bezeichnung „TSI PRM“ genannt, enthält genau jene Maße, die die Deutsche Bahn bei der Entscheidung über die Mitnahme von Rollstühlen zu Grunde legt.

Folglich wird dieser Leitfaden für die Mitnahme orthopädischer Hilfsmittel von den technischen Voraussetzungen bestimmt. Er gilt für alle Nah- und Fernverkehrszüge der Deutschen Bahn AG; tariflich übergeordnete Regelungen, z. B. von Verkehrsverbänden, können andere Festlegungen treffen. Während einige Nahverkehrszüge über großzügige Kapazitäten zur Mitnahme von Hilfsmitteln im Rahmen ihrer Mehrzweckräume verfügen, erfordert die Gestaltung anderer Züge, insbesondere aller Fernverkehrszüge, eine restriktive Auslegung. Das Bundesministerium für Arbeit und Soziales stützt diese Vorgehensweise.

Zur Disposition personeller Hilfen ist eine Anmeldung über die Mobilitätsservice-Zentrale unbedingt zu empfehlen. So kann nicht nur im Vorfeld die Realisierbarkeit der gewünschten Hilfen geprüft werden, sondern es werden Treffpunkte im Bahnhof bzw. am Zug vereinbart, um bedarfsgerecht und ohne Verzögerung die Hilfeleistungen durchführen zu können.

Die unentgeltliche Hilfeleistung bei Ein- und Ausstiegshilfen für Fahrgäste mit orthopädischen Hilfsmitteln ist abhängig vom Eintrag des Merkzeichens „G“ im Schwerbehindertenausweis. Zusätzlich können die Mitarbeiterinnen ein Gepäckstück tragen. Weitere Gepäckstücke können durch den kostenpflichtigen Gepäckträgerservice übernommen oder im Vorfeld durch Nutzung des Serviceangebotes „Kuriergepäck“ versandt werden (s. a. 4. Exkurs).

Weiterhin regeln die Beförderungsbedingungen der Deutschen Bahn AG, dass Krankenfahrstühle bis 100 kg als Sondergepäck sowie andere orthopädische Hilfsmittel, die aufgrund ihrer Maße und Gewichte von der DB unentgeltlich befördert werden, kostenlos befördert werden, wenn der schwerbehinderte Reisende einen Ausweis mit Merkzeichen „G“ vorweisen kann.

2.2.2 Technische Voraussetzungen

2.2.2.1 Fahrzeugseitige Voraussetzungen

Für die Erstellung des Leitfadens in Bezug auf die Beförderung orthopädischer Hilfsmittel in den Zügen der Deutschen Bahn sind die technischen Voraussetzungen von entscheidender Bedeutung.

- Entscheidend für die Beförderung orthopädischer Hilfsmittel im Zug ist vor allem der internationale Standard ISO 7193. Er legt einheitliche Abmessungen für Rollstühle fest:
- Länge: 1.200 mm + 50 mm für die Füße
- Breite: 700 mm + min. 100 mm für die Hände am Rad

Alle Züge der Deutschen Bahn AG, die seit Inkrafttreten der ISO 7193 (1984) eingeführt worden sind, entsprechen in den behindertengerecht ausgestatteten Bereichen dieser Norm.

- Weiterhin liegen die Abmessungen der behindertengerechten Bereiche im Zug zugrunde (Angaben folgen dem Programm der DB AG, das den sukzessiven Abbau von Barrieren entlang der Reisekette zum Ziel hat):
- Tür/Gangbreite: ≥ 800 mm in Gängen, die zum Schwerbehindertenteil führen
 ≥ 850 mm in rollstuhlgerechten Gängen
- Wendefläche im Zug/Behinderten-WC: 1.500 mm x 1.500 mm
- Höhe der Tischunterkante am Rollstuhlstellplatz und der Waschtischunterkante im Sanitärbereich: ≥ 670 mm

Des Weiteren sind die Voraussetzungen am Bahnsteig zu beachten. Viele Züge im Nah- und alle im Fernverkehr verfügen nicht über fahrzeuggebundene Einstiegshilfen. Bis zur vollständigen Ausstattung der Fahrzeugflotte dienen mobile Einstiegshilfen am Bahnsteig als Interimslösung.

2.2.2.2 Bahnsteigseitige Voraussetzungen

Für die Zielgruppe relevante Informationen zur Bahnhofs- und Bahnsteigausstattung werden den MitarbeiterInnen der Mobilitätsservice-Zentrale in einer Datenbank zur Verfügung gestellt. Sie verfügt u.a. über Informationen zu den folgenden Parametern:

- Stufenfreiheit
- Zeitraum der Hilfeleistung
- Aufzüge
- Rollstuhlhubgeräte
- Sonstige Einstiegshilfen (z.B. Treppenraupen)
- Gepäckhilfen
- Treffpunkt

An jedem Bahnhof, an dem eine Hilfeleistung angeboten wird, stehen Rollstuhlhubgeräte mit den folgenden Abmessungen und Traglasten zur Verfügung.

- Traglast: 250 kg bis 350 kg
- Maße: 1200 mm x 800 mm (Plattformgröße)

Die Rollstuhlhubgeräte sind auf der Basis des internationalen Standards EN 2921, EN 2922, EN 50099 sowie EN 1493 (Hebebühnen) konstruiert.

Bei der Betrachtung einzelner orthopädischer Hilfsmittel hinsichtlich ihrer Beförderungsfähigkeit müssen die oben genannten Kriterien immer erfüllt sein um eine Beförderung zu gewährleisten. Bei der Anmeldung bei der Mobilitätsservice-Zentrale ist es notwendig, sowohl das Gesamtgewicht von Rollstuhl und zu befördernder Person sowie die Länge und Breite des Rollstuhls anzugeben. Die Mitarbeiterinnen können einen Abgleich mit der Tragfähigkeit der am Bahnhof vorhandenen Einstiegshilfen vornehmen. Nicht angemeldete Reisende teilen diese Angaben den Servicemitarbeiterinnen am Bahnhof mit.

3 Analyse der verschiedenen Hilfsmittel

Alle folgenden Angaben beruhen auf einer stichprobenartigen Untersuchung des Angebots an orthopädischen Hilfsmitteln bezüglich Abmessung und Gewicht. Für die Untersuchung wurde auf das Hilfsmittelverzeichnis zurückgegriffen.

3.1 Rollstühle

Der Rollstuhl ist ein weit verbreitetes orthopädisches Hilfsmittel, das schwerbehinderten Menschen ein mobiles Leben ermöglicht. Es gibt zwei Arten von Rollstühlen:

■ Muskelkraftgetriebene Rollstühle

Hinsichtlich der Beförderung mit der Bahn stellen die muskelkraftgetriebenen Rollstühle die geringsten Probleme dar. Sie entsprechen fast durchgängig (mit geringen Abweichungen) der ISO-Norm und wiegen selten mehr als 20 kg. Vorausgesetzt entsprechender Kapazitäten im Zug (Anmeldung erwünscht) und vorhandener Einstiegshilfen steht der Mitnahme dieser Rollstühle nichts im Wege.

Eine Besonderheit stellen handgetriebene Fahrradrollstühle, sog. Handbikes, dar. Wenn diese Hilfsmittel nicht in zwei Teile getrennt werden können, ist die Nutzung von Hubgeräten aufgrund der Gesamtlänge nicht möglich. Lediglich bei Verwendung von Rampen an Zugängen zu Mehrzweckabteilen ist die Beförderung nach den Bestimmungen für die Fahrradmitnahme möglich. Bei Trennung des manuell betriebenen Rollstuhls vom Handantrieb mit Vorderrad sind die Nutzung der Einstiegshilfen und die Unterbringung im Rollstuhlbereich der Züge sowie die unentgeltliche Beförderung möglich.

■ Motorbetriebene Rollstühle

Auch die meisten motorisierten Rollstühle entsprechen in Länge und Breite der ISONorm. Ein großes Problem stellt das Gewicht der Elektrorollstühle dar. Es liegt zumeist bei ca. 120 kg, nicht selten auch darüber.

■ Elektro-Scooter

Bei diesen Hilfsmitteln ist eine große Typenvielfalt gebräuchlich. Zumeist sind die Nutzerinnen alternativ auf einen Rollstuhl angewiesen. Eine unentgeltliche Beförderung von Elektro-Scootern und deren Unterbringung auf dem Rollstuhlstellplatz ist von der Einhaltung der ISO-Maße, den geltenden Gewichtsgrenzen sowie einer amtlich anerkannten Gehbehinderung (Schwerbehindertenausweis mit Merkzeichen „G“) abhängig. Sofern eine dieser Voraussetzungen nicht erfüllt ist, ist eine Beförderung auszuschließen.

Ausgeschlossen sind: übergroße Outdoor- (Allrad-) Freizeitrollstühle, ggf. mit Straßenzulassung, sowie Elektro-Scooter, die nicht der ISO-Norm oder den geltenden Gewichtsgrenzen entsprechen sowie nicht durch gehbehinderte Personen genutzt werden.

3.2 Beidarmig bediente Gehhilfen

Gehgestelle, Rollatoren, spezielle Roller mit Sitzfläche für kleinwüchsige Menschen, Microbikes und Laufräder müssen nicht mit einer Einstiegshilfe verladen werden, da sie nicht so groß und nicht so schwer wie Rollstühle sind. Benötigt wird jedoch ein Servicemitarbeiter, der beim Einsteigen hilft, sofern keine Begleitperson vorhanden ist. Fast alle Gehhilfen sind klappbar und können durch Begleitpersonen oder das Zugpersonal unter oder zwischen den Sitzen bzw. in den Gepäckregalen verstaut werden.

Dreiräder, Liegedreiräder, lange Laufräder, große Microbikes und nicht trennbare Fahrradrollstühle (Handbikes), die nicht der ISONorm entsprechen, können nur auf Fahrradstellplätzen befördert werden. Eine Fahrradkarte ist nicht erforderlich, wenn die Reisenden über einen Schwerbehindertenausweis verfügen, in dem

ihre Gehbehinderung (Merkzeichen „G“) nachgewiesen ist.

Die Mitnahme eines übergroßen, nicht zusammenklappbaren Rollators muss im Einzelfall – u. U. auch erst vor Ort untersagt werden, falls die Einstiegsverhältnisse sowie die Bewegungs- und Stellflächen im Zug die Beförderung nicht erlauben.

3.3 Einarmig bediente Gehhilfen

Die Mitnahme von Gehstöcken und Gehstützen durch ältere, kranke oder behinderte Menschen bereitet im Grundsatz keine Probleme. Sie sind platzsparend und leicht verstaubar. Besondere Vorsicht in Bezug auf sichere Verstaung ist bei Gehstöcken mit drei oder mehr Stützbeinen geboten.

3.4 Sonstiges

Bei allen anderen, hier nicht aufgeführten, Geräten ist davon auszugehen, dass sie nicht als orthopädische Hilfsmittel unentgeltlich auf Rollstuhlstellplätzen oder in anderen Zugbereichen bzw. im Rahmen der Fahrradmitnahme befördert werden.

3.5 Exkurs: Beförderung orthopädischer Hilfsmittel per Kuriergepäck

Reisende, die ihr Hilfsmittel nicht bei der Zugfahrt mitnehmen können oder wollen, haben die Möglichkeit, es als Kuriergepäck befördern zu lassen. Dabei werden Rollstühle (Krankenfahrstühle) kostenfrei befördert, wenn das Merkzeichen „G“ im Schwerbehindertenausweis der Reisenden eingetragen ist (1 Hilfsmittel/Fahrt).

Bei der Beförderung orthopädischer Hilfsmittel als Kuriergepäck sind folgende Bedingungen erfüllen:

- a) Maximalmaße: Länge x Breite x Höhe: 1,25 x 1,10 x 1,60 m
- b) Maximalgewicht: 250 kg
- c) Dreirädrige Krankenfahrstühle, Krankenfahrräder, Handbikes sowie Elektrorollstühle und andere Elektrofahrzeuge sind von der Beförderung als Kuriergepäck ausgeschlossen.

Merkblatt „Orthopädische Hilfsmittel“

Schwerbehinderte Menschen mit Hilfsmitteln für die persönliche Mobilität

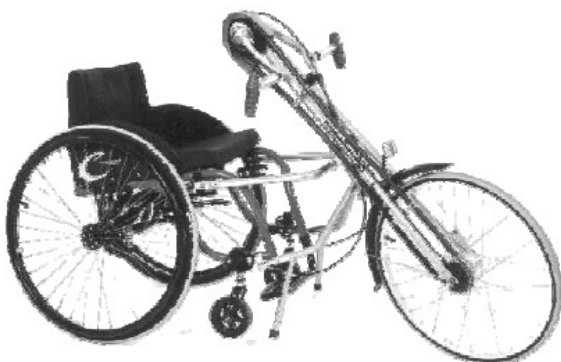
Folgende orthopädische Hilfsmittel werden für schwerbehinderte Menschen mit entsprechendem Ausweis (Vermerk „G“), vorbehaltlich der Platzverfügbarkeit, kostenlos befördert.

1. Auf Rollstuhlstellplätzen

Muskelkraftgetriebene Rollstühle (max. Länge: 1.200 mm, Breite: 700 mm; nach ISO 7193)



Handgetriebene Fahrradrollstühle (sog. „Handbikes“), nur wenn Rollstuhl und Fahrradteil trennbar sind.



Elektrorollstühle (max. Länge: 1.200 mm + 50 mm für die Füße, Breite: 700 mm; nach ISO 7193), wenn das Gesamtgewicht Rollstuhl und Nutzern die Tragfähigkeit der Einstiegshilfe nicht überschreitet (250 kg bzw. 350 kg).



Elektro-Scooter, nur dann, wenn sie die Maße der ISO-Norm für Rollstühle und die festgelegten Gewichtsgrenzen (inkl. Nutzern) von 250 kg bzw. 350 kg nicht überschreiten.



Nicht klappbare Gehgestelle, Laufräder und Rollatoren sowie Microbikes auf dem Rollstuhlstellplatz, sofern das Merkzeichen „G“ im Schwerbehindertenausweis vorhanden ist.



2. In allen Fahrgastbereichen

Klappbare Gehgestelle und Rollatoren, wenn sie wie Handgepäck verstaut werden können.



Gehstöcke und Gehstützen, wenn sie durch die Nutzer, respektive mit Hilfe Dritter, gefahrlos verstaut werden können.



Sonstige Personengruppen mit Hilfsmitteln für die persönliche Mobilität

Folgende Hilfsmittel werden **analog eines Fahrrads in Zügen mit Fahrradmitnahme** kostenpflichtig im Rahmen der technischen Möglichkeiten (Tür- oder Gangbreiten) und der verfügbaren Kapazitäten befördert:

Liegräder, Dreiräder und Tandems



Lange Laufräder

Handgetriebene Fahrradrollstühle, die nicht falt- bzw. zerlegbar und dadurch nicht verladbar sind.



Von der Beförderung sind folgende Hilfsmittel ausgeschlossen:

Motorroller, Mopeds, Quads, etc. (Freizeit- oder Verkehrsmittel)



Rollstühle, deren Gesamtgewicht die Tragfähigkeit der Einstiegshilfe übersteigt und somit nicht verladen werden können.

Elektro-Scooter, die der ISO-Norm für Rollstühle und den festgelegten Gewichtsgrenzen nicht entsprechen und nicht verladen werden können.



Zugangsregelungen Autozug Terminals

Frage / Terminal	Berlin	Düsseldorf	Hamburg	Hildesheim
Ist ein Service-Point im Bahnhof vorhanden	nein	ja	ja	ja
Stehen Rolltreppen zur Verfügung und sind sie für Gehbehinderte geeignet und nutzbar?	nein	Rolltreppe vorhanden, aber nur eingeschränkt nutzbar	nein, Aufzüge	nein, Aufzüge
Welches Hilfsmittel wird als Zugang zum Reisezugwagen benutzt?	Hublift & Rollstuhl	Rollstuhlrampe & Rollstuhl	Hublift & Rollstuhl	Hublift & Rollstuhl
Sind die Warteräume, WC und weitere Terminaleinrichtungen barrierefrei erreichbar?	Warteraum / Terminal => ja (über Rampe) WC => nein	bedingt, Zugang über 1 Stufe, kein behindertengerechtes WC	Warteraum => nein WC => minus Eins Ebene über Fahrstuhl	Warteraum => Terminal ja WC => Bahnsteig 2/3 ja
Welche Unterstellmöglichkeiten sind barrierefrei zu erreichen?	Unterstände auf Bahnsteig	keine	Bahnsteigüberdachung	Bahnsteigüberdachung
Welche Hindernisse (z. B. Treppen, Rampen/Schragen) müssen überwunden werden?	Rampe zum Warteraum und Übergang zum Bahnsteig über Rampeneinheit Gleis 340	Zum Bahnsteig müssen zwei Treppen und Personentunnel überwunden werden, Rollstühle werden vom Bahnhofspersonal über eine Zufahrt zum Ausgang "Berta von Suttner Platz" geschoben, vom Personentunnel des Bahnhofs ist Bahnsteig Gleis 19/20 über Fahrstuhl erreichbar	keine	keine
Welche Distanzen sind zurückzulegen - zwischen Terminal und Reisezugwagen?	zwischen 50 und 250m	80 - 200m	50m	ca. 300m zusätzlich Caddy-Service
Ist für Rollstuhlfahrer eine Begleitperson erforderlich?	nein	ja	nein	nein
Wie viel Zeitaufwand ist erforderlich um einen mobilitätseingeschränkten Reisenden vom Autozug Terminal zum Bahnsteig bzw. umgekehrt zu begleiten?	ca. 15 bis 30 Minuten	ca. 10 Minuten	10 Minuten	30 Minuten
Welche Hilfsmittel können seitens des Terminals zur Verfügung gestellt werden?	Eisenbahngerechter Rollstuhl	Rollstuhl	Eisenbahngerechter Rollstuhl	keine

Zugangsregelungen Autozug Terminals

Frage / Terminal	Lörrach	München Ost	Neu Isenburg	Innsbruck Hbf
Ist ein Service-Point im Bahnhof vorhanden	nein	nein	nein	nein
Stehen Rolltreppen zur Verfügung und sind sie für Gehbehinderte geeignet und nutzbar?	nein	nein	nein	alle Zugänge zum Bahnhofsgelände und den Bahnsteigen sind mit Aufzügen ausgerüstet
Welches Hilfsmittel wird als Zugang zum Reisezugwagen benutzt?	Hublift	Hublift	Hublift	Hublift
Sind die Warteräume, WC und weitere Terminaleinrichtungen barrierefrei erreichbar?	bedingt, 1 Stufe	Rampe 1 => ja, Rampe 2 => nein	ja	ja
Welche Unterstellmöglichkeiten sind barrierefrei zu erreichen?	Motorradunterstand, Vordach Güterabfertigung	Vordach Terminalgebäude, Motorradunterstände	Warteraum	Warteraum, Vordach Verladeanlage
Welche Hindernisse (z. B. Treppen, Rampen/Schragen) müssen überwunden werden?	Zugang zu den Fahrzeugtransportwagen über Rampen und Treppen	Zugang zu den Bahnsteigen und Fahrzeugtransportwagen über Treppen	Zugang zu Fahrzeugtransportwagen über Rampen und Treppen	Warteräume und Behinderten-WC sind barrierefrei erreichbar. kurze, relativ steile Rampe (250cm) von Lastenstraße auf Bahnsteigniveau, erfordert kurze Schiebehilfe für Rollstuhlfahrer, die aber vom Stationsdienst übernommen werden kann
Welche Distanzen sind zurückzulegen - zwischen Terminal und Reisezugwagen?	60m	zwischen 100 und 300m	50m	300m
Ist für Rollstuhlfahrer eine Begleitperson erforderlich?	ja	ja	ja	ja
Wie viel Zeitaufwand ist erforderlich um einen mobilitätseingeschränkten Reisenden vom Autozug Terminal zum Bahnsteig bzw. umgekehrt zu begleiten?	ca. 5 Minuten	ca. 10 Minuten	ca. 5 Minuten	ca. 10 Minuten
Welche Hilfsmittel können seitens des Terminals zur Verfügung gestellt werden?	Rollstuhlhubgerät, Rollstuhl	Rollstuhlhubgerät, Treppenraupe mit Traglast bis 150 kg, Rollstuhl	Rollstuhlhubgerät, Rollstuhl	keine

Zugangsregelungen Autozug Terminals

Frage / Terminal	Schwarzach-St. Veit	Villach Hbf/Ost	Alessandria	Bolzano/Bozen
Ist ein Service-Point im Bahnhof vorhanden	nein	nein	ja	nein
Stehen Rolltreppen zur Verfügung und sind sie für Gehbehinderte geeignet und nutzbar?	nein, nicht erforderlich	nein, nicht erforderlich	nein	Aufzüge vom Bahnhofsgebäude zu Bahnsteigen
Welches Hilfsmittel wird als Zugang zum Reisezugwagen benutzt?	Hublift	Hublift	Hublift	Hublift
Sind die Warteräume, WC und weitere Terminaleinrichtungen barrierefrei erreichbar?	ja	nein	Überwindung Bahnsteigtreppe, Warteraum mit Rollstuhl erreichbar, kein rollstuhl- oder behindertengerechtes WC	ja
Welche Unterstellmöglichkeiten sind barrierefrei zu erreichen?	Bahnsteigüberdachung Bahnsteig 1	Vordach zum Warteraum	ebenerdig erreichbar	Warteraum über kurze Rampe
Welche Hindernisse (z. B. Treppen, Rampen/Schragen) müssen überwunden werden?	keine	Warteraum und WC über jeweils eine Stufe (12cm)	zwei Bahnsteigtreppe und Personentunnel	Warteraum und WC über Rampe
Welche Distanzen sind zurückzulegen - zwischen Terminal und Reisezugwagen?	50 m	zwischen 20 und 200m	200 - 400m	300m
Ist für Rollstuhlfahrer eine Begleitperson erforderlich?	nein	ja	ja	ja
Wie viel Zeitaufwand ist erforderlich um einen mobilitätseingeschränkten Reisenden vom Autozug Terminal zum Bahnsteig bzw. umgekehrt zu begleiten?	2 Minuten	5 Minuten	8 Minuten	10 Minuten
Welche Hilfsmittel können seitens des Terminals zur Verfügung gestellt werden?	keine	1 Faltfahrstuhl mit Sitzbreite 43 cm	keine	keine

Zugangsregelungen Autozug Terminals

Frage / Terminal	Trieste	Verona PN	Avignon	Narbonne
Ist ein Service-Point im Bahnhof vorhanden	ja	ja	ja	ja
Stehen Rolltreppen zur Verfügung und sind sie für Gehbehinderte geeignet und nutzbar?	nein, nicht erforderlich	nein, nicht erforderlich	teilweise	nein
Welches Hilfsmittel wird als Zugang zum Reisezugwagen benutzt?	Hublift	Hublift	Hublift	Hublift
Sind die Warteräume, WC und weitere Terminaleinrichtungen barrierefrei erreichbar?	ja	kein rollstuhl- oder behindertengerechtes WC	überwiegend	überwiegend
Welche Unterstellmöglichkeiten sind barrierefrei zu erreichen?	über kleine Treppe	Vordächer	keine	keine
Welche Hindernisse (z. B. Treppen, Rampen/Schragen) müssen überwunden werden?	kurze steile Rampe	max. die Höhe einer Stufe zwischen Terminal und Bahnsteig	Bahnhof Avignon Centre und Terminal Autotrain Avignon Sud Busshuttle, Busse sind nicht rollstuhl- oder behindertengerecht, zwischen Ankunftsbahnsteig und Bushaltestelle zwei Treppen und Personentunnel	Bahnhof Narbonne und Terminal Autotrain Narbonne Busshuttle, Busse sind nicht rollstuhl- oder behindertengerecht, zwischen Ankunftsbahnsteig und Bushaltestelle zwei Treppen und Personentunnel
Welche Distanzen sind zurückzulegen - zwischen Terminal und Reisezugwagen?	200 - 400m	200m	6km	2km
Ist für Rollstuhlfahrer eine Begleitperson erforderlich?	ja	ja	ja	ja
Wie viel Zeitaufwand ist erforderlich um einen mobilitätseingeschränkten Reisenden vom Autozug Terminal zum Bahnsteig bzw. umgekehrt zu begleiten?	5 Minuten	10 Minuten	20 Minuten	10 Minuten
Welche Hilfsmittel können seitens des Terminals zur Verfügung gestellt werden?	keine	keine	Hublift	Hublift

**Zugangsregelungen
für Personen mit Behinderungen und Personen
mit eingeschränkter Mobilität
gemäß der EU-Passagierrechtsverordnung
(VO) 1371/2007
bei der DB Station&Service AG**

I.SHO

Januar 2012

Inhaltsverzeichnis

1	Bedeutung der Zielgruppe _ _ _ _ _	3
2	Zugangsregelungen zur Reiseplanung _ _ _ _ _	3
3	Zugangsregelungen zu Hilfeleistungen an Bahnhöfen _ _ _ _ _	5
4	Anlagen _ _ _ _ _	6

1 Bedeutung der Zielgruppe

Personen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität stellen für die DB Station&Service AG eine bedeutende Zielgruppe dar, deren spezifische Bedürfnisse bei der strategischen Ausrichtung, der Produktentwicklung und Serviceimplementierung jetzt und in Zukunft grundsätzlich berücksichtigt werden.

Wenngleich zwischen der DB Station&Service AG als Betreiberin der Personenbahnhöfe und Personen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität kein Vertragsverhältnis besteht, besitzt das Thema „Reisen mobilitätseingeschränkter Menschen“ einen hohen Stellenwert, und das nicht nur im Hinblick auf das am 01. Mai 2002 in Kraft getretene Behindertengleichstellungsgesetz des Bundes.

Vielmehr bekennt sich die DB Station&Service AG zu seiner gesellschaftlichen Verantwortung gegenüber den mehr als 8 Mio. Menschen mit Behinderungen.

Die Umsetzung der EU-Passagierrechtsverordnung wird durch die Stärkung der Rechte von Personen mit Behinderung sowie von mobilitätseingeschränkten Menschen hierzu einen weiteren Beitrag leisten.

2 Zugangsregelungen zur Reiseplanung

Reiseplanung und -Anmeldung per Telefon

Um Personen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität einen optimalen Zugang zur Reiseplanung zu ermöglichen, hat die Deutsche Bahn AG die Mobilitätsservice-Zentrale (MSZ) eingerichtet, die über eine kostenpflichtige Telefonnummer, per Fax, per E-Mail und die Unternehmenshomepage zu erreichen ist:

Kontaktdaten MSZ:

Telefon: 0180 5 512 512 (14 ct/Min. aus dem Festnetz, Tarif bei Mobilfunk max. 42 ct/Min.)

Fax: 0180 5 15 93 57 (14 ct/Min. aus dem Festnetz, Tarif bei Mobilfunk max. 42 ct/Min.)

Email: msz@deutschebahn.com

Die MSZ bietet über die Organisation eines persönlichen Ein-, Um- und Aussteigeservice am Bahnhof mit der Vorlaufzeit von einem Werktag (europaweit: 48 Stunden) hinaus auch eine Reiseauskunft und eine Reisebuchungsmöglichkeit an.

Alle Services orientieren sich dabei speziell an den Bedürfnissen von Personen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität. So werden von den speziell geschulten MitarbeiterInnen beispielsweise möglichst Direktverbindungen ohne Umstiege ausgewählt sowie die Platzreservierung mit gezielter Buchung, individuell geeigneter Plätze und die Zusendung bestellter Tickets direkt ins Haus vorgenommen.

Die Mobilitätsservice-Zentrale verfügt über umfassende und aktuelle Informationen zur Infrastruktursituation sowie den angebotenen Serviceleistungen der einzelnen Bahnhöfe.

Die Mobilitätsservice-Zentrale ist erreichbar von:
täglich von 06:00 bis 22:00 Uhr

Reiseplanung und –Anmeldung per Internet

Benötigen Personen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität während der Bahnreise Hilfe beim Ein-, Um- und Aussteigen am Bahnhof - beispielsweise einen Hublift für den Rollstuhl -, kann diese auch kostenlos bequem im Internet unter **www.bahn.de** bestellt werden.

Unter **www.bahnhof.de** gibt es zu den größten 20 Bahnhöfen umfassende und detaillierte Informationen zur Infrastruktursituation sowie zu den Serviceeinrichtungen, so dass sich Personen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität auch selbstständig vorab über ihre Reisemöglichkeiten informieren können.

Weiterhin gibt es bei www.bahnhof.de unter der Rubrik Bahnhofssuche Deutschland steckbriefartig Auflistungen zur Ausstattung und zu den vorhandenen Serviceeinrichtungen aller Bahnhöfe und Haltepunkte.

An den Bahnhöfen, an denen keine Hilfeleistungen möglich sind, wird direkt am Bahnhof mit Hilfe eines Aushanges jeweils aufgezeigt, wo sich der nächste mit Servicepersonal besetzte Bahnhof mit einem entsprechenden Hilfeleistungsangebot befindet.

Reiseplanung und –Anmeldung per E-Mail

Unter der E-Mail-Adresse: **msz@deutschebahn.com** wird die Anmeldung einer Ein-, Um- und Ausstiegshilfe am Bahnhof ebenfalls gern kostenlos entgegengenommen.

Die folgenden Informationen sind zwingend notwendig, um eine angemessene Hilfe am Bahnhof sicherstellen zu können.

Persönliche Daten:

Name, Vorname, Straße, PLZ/Ort, Telefonnummer, ggf. E-Mail-Adresse,

Besitzen Sie einen Schwerbehindertenausweis? (Merkzeichen B G aG H BI Gl 1. Kl)

Welche Mobilitätseinschränkung haben Sie?

Reisen Sie in Begleitung?

Welches Hilfsmittel nutzen Sie? (z.B.: Faltrollstuhl, Festrollstuhl, Rollator)

Art des Hilfsmittels: Länge, Breite sowie Gewicht

Wird ein Hublift benötigt?

Reisedaten:

Reisetag, Abfahrtsbahnhof, Umsteigebahnhof, Aussteigebahnhof, Abfahrtszeit, Ankunftszeit, ggf. Zugnummer, Wagennummer und Platznummer

Wird Hilfe beim Ein-, Um- oder Aussteigen benötigt?

Treffpunkt: z.B.: DB Information, DB Reisezentrum, Eingang

3 Zugangsregelungen zu Hilfeleistungen an Bahnhöfen

Standorte mit Hilfeleistungen

Die DB Station&Service AG bietet bundesweit an zahlreichen Stationen einen kostenlosen Ein-, Um- und Aussteigeservice für Personen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität an.

Diese Stationen sind mit mobilen Hubgeräten, Rampen oder Elektromobilen ausgerüstet.

Nicht an allen Bahnhöfen sind rund um die Uhr ServicemitarbeiterInnen im Einsatz.

An einigen Stationen ist die Besetzung mit ServicemitarbeiterInnen zeitlich eingeschränkt.

An anderen Standorten wiederum werden je nach Bedarf MitarbeiterInnen zur Hilfeleistung entsandt. Für diese Standorte ist daher eine vorherige Anmeldung bis 24 Stunden vor der Fahrt (innerhalb Europa: 48 Stunden vor der Fahrt) über die Mobilitätsservice-Zentrale zwingend notwendig.

Spontane Hilfeanfragen bergen auch an den Standorten, welche mit Servicepersonal ausgestattet sind, immer das Risiko der nicht punktgenauen Verfügbarkeit eines Mitarbeiters. Die vorherige Anmeldung der benötigten Hilfeleistung über die Mobilitätsservice-Zentrale wird daher für alle Standorte mit Hilfeleistungsangebot empfohlen.

In Anlage 1 wird daher dargestellt:

- an welchen Bahnhöfen Hilfeleistungen für Personen mit Behinderungen und für mobilitätseingeschränkte Personen möglich sind
- zu welchen Zeiten diese Hilfeleistungen ausschließlich erbracht werden
- ob und zu welchen Zeiten auch eine Spontanhilfe ohne vorherige Anmeldung möglich ist.

Die DB Station&Service AG weist darauf hin, dass:

- an den in Anlage 1 benannten Bahnhöfen auf Grund der Kapazität des Servicepersonals nicht immer alle gewünschten Hilfeleistungen durchgeführt werden können.

- wenn bei mehreren Anmeldungen von zeitgleichen Hilfeleistungen wegen der Kapazität des Servicepersonals nicht alle gewünschten Hilfeleistungen erbracht werden können, nach dem Erstanmeldungsprinzip vorgegangen wird und demjenigen Hilfe geleistet wird, der diese zuerst angemeldet hat.
- eine Priorisierung auf Grund der verschiedenen Mobilitätseinschränkungen durch die DB Station&Service AG nicht erfolgt.
- die Hilfeleistung durch die DB Station&Service AG nur erbracht wird, wenn sich der Reisende mindestens 20 Minuten vor Beginn der Fahrt an dem festgelegten Treffpunkt befindet.
- an den Bahnhöfen, die nicht in der Anlage 1 genannt sind, keine Hilfe durch die DB Station&Service AG für Personen mit Behinderungen und für mobilitätseingeschränkte Personen möglich ist.

Die DB Station&Service AG übernimmt keine Gewähr, dass eine spontane Hilfeleistung in jedem Fall nach den Wünschen des Reisenden punktgenau durchgeführt werden kann.

Orthopädische Hilfsmittel

Da die am Bahnhof vorhandenen technischen Einstiegshilfen sowie die Platzkapazitäten in den jeweiligen Fahrzeugen der Eisenbahnverkehrsunternehmen sowohl bei der Größe als auch bei der Traglast begrenzt sind, kann eine Hilfe nur durchgeführt werden, wenn das jeweilige orthopädische Hilfsmittel den in der Anlage 2 enthaltenen Leitfaden der Deutsche Bahn AG genannten Anforderungen für eine Mitnahme des Orthopädischen Hilfsmittels in Zügen entspricht.

4 Anlagen

Anlage 1: Bahnhofsliste mit Besetzungszeiten

Anlage 2: Leitfaden zur Mitnahme von orthopädischen Hilfsmitteln

Anlage 1 - Bahnhofliste und Besetzungszeiten

Bahnhof	Bundesland	Uhrzeit	Spontanhilfen möglich
Aalen	Baden Württemberg	08:00 - 20:00	nein
Aulendorf	Baden Württemberg	07:00 - 22:00	nein
Baden-Baden	Baden Württemberg	08:00 - 20:00	08:00 - 20:00
Basel Bad Bf	Baden Württemberg	06:00 - 22:00	06:00 - 22:00
Bietigheim-Bissingen	Baden Württemberg	08:00 - 20:00	08:00 - 20:00
Bruchsal	Baden Württemberg	08:00 - 20:00	08:00 - 20:00
Crailsheim	Baden Württemberg	08:00 - 20:00	08:00 - 20:00
Freiburg (Breisgau) Hbf	Baden Württemberg	06:00 - 24:00	06:00 - 24:00
Friedrichshafen Stadt	Baden Württemberg	06:00 - 22:00	nein
Heidelberg Hbf	Baden Württemberg	06:00 - 23:00	06:00 - 23:00
Heilbronn Hbf	Baden Württemberg	06:00 - 22:00	nein
Karlsruhe Hbf	Baden Württemberg	06:00 - 22:00	06:00 - 22:00
Konstanz	Baden Württemberg	09:00 - 20:00	nein
Lauda	Baden Württemberg	06:00 - 22:00	nein
Mannheim Hbf	Baden Württemberg	06:00 - 24:00	06:00 - 24:00
Offenburg	Baden Württemberg	06:00 - 23:30	06:00 - 23:30
Pforzheim Hbf	Baden Württemberg	08:00 - 20:00	08:00 - 20:00
Plochingen	Baden Württemberg	08:00 - 20:00	08:00 - 20:00
Radolfzell	Baden Württemberg	07:00 - 22:00	nein
Singen (Hohentwiel)	Baden Württemberg	07:00 - 22:00	nein
Stuttgart Hbf	Baden Württemberg	00:00 - 24:00	00:00 - 24:00
Stuttgart-Bad Cannstatt	Baden Württemberg	10:00 - 19:00	nein
Tübingen Hbf	Baden Württemberg	06:00 - 22:00	nein
Ulm Hbf	Baden Württemberg	06:00 - 22:00	06:00 - 22:00

Anlage 1 - Bahnhofliste und Besetzungszeiten

Bahnhof	Bundesland	Uhrzeit	Spontanhilfen möglich
Ansbach	Bayern	Mo-Fr: 06:25 - 21:30 Sa: 07:30 - 19:30 So: 09:10 - 20:10	Mo-Fr: 06:25 - 21:30 Sa: 07:30 - 19:30 So: 09:10 - 20:10
Aschaffenburg Hbf	Bayern	06:00 - 22:30	06:00 - 22:30
Aschau (Chiemgau)	Bayern	06:00 - 22:00	nein
Augsburg Hbf	Bayern	06:00 - 24:00	06:00 - 24:00
Bad Endorf (Oberbay)	Bayern	06:00 - 22:00	nein
Bad Neustadt (Saale)	Bayern	08:00 - 20:00	nein
Bad Reichenhall	Bayern	06:00 - 22:00	nein
Bamberg	Bayern	Mo - Sa 05:00 - 22:30 So 06:00 - 22:30	Mo - Sa 05:00 - 22:30 So 06:00 - 22:30
Bayreuth Hbf	Bayern	Mo - Fr 07:00 - 19:00 Sa - So 08:00 - 20:00	Mo - Fr 07:00 - 19:00 Sa - So 08:00 - 20:00
Berchtesgaden Hbf	Bayern	06:00 - 22:00	nein
Buchloe	Bayern	06:00 - 22:00	nein
Cham (Oberpf.)	Bayern	ab 01.04.2012 06:00 - 21:00	nein
Coburg	Bayern	06:00 - 21:00	nein
Coburg Nord	Bayern	06:00 - 21:00	nein
Dillingen (Donau)	Bayern	06:00 - 22:00	nein
Donauwörth	Bayern	06:00 - 19:00	nein
Erlangen	Bayern	Mo-Sa: 07:00 - 19:00 So: 08:00 - 20:00	07:00 - 19:00
Fischen	Bayern	ab 01.04.2012 06:00 - 22:30	nein
Freilassing	Bayern	06:00 - 22:00	nein
Fürth (Bay) Hbf	Bayern	07:00 - 19:00	07:00 - 19:00
Garmisch-Partenkirchen	Bayern	Mo-Sa: 06:00 - 22:40 So: 07:00 - 22:40	Mo-Sa: 06:00 - 22:40 So: 07:00 - 22:40
Gemünden (Main)	Bayern	08:00 - 18:00	nein
Hof Hbf	Bayern	08:00 - 20:00	08:00 - 20:00
Immenstadt	Bayern	ab 01.04.2012 06:00 - 22:30	nein
Ingolstadt Hbf	Bayern	06:00 - 22:30	06:00 - 22:30
Kaufbeuren	Bayern	06:00 - 22:00	nein
Kempten (Allgäu) Hbf	Bayern	06:00 - 22:00	nein
Landshut (Bay) Hbf	Bayern	08:00 - 20:00	08:00 - 20:00
Lichtenfels	Bayern	08:00 - 20:00	08:00 - 20:00
Lindau Hbf	Bayern	06:00 - 22:00	06:00 - 22:00
Marktredwitz	Bayern	08:00 - 20:00	08:00 - 20:00
Memmingen	Bayern	06:00 - 22:00	nein
Mindelheim	Bayern	06:00 - 22:00	nein
München Hbf	Bayern	00:00 - 24:00	00:00 - 24:00
München Ost	Bayern	06:00 - 24:00	06:00 - 24:00
München-Pasing	Bayern	06:00 - 24:00	06:00 - 24:00
Murnau	Bayern	06:00 - 22:00	nein
Nürnberg Hbf	Bayern	06:00 - 24:00	06:00 - 24:00
Oberau	Bayern	06:00 - 22:00	nein
Oberstdorf	Bayern	06:00 - 22:00	nein
Passau Hbf	Bayern	08:00 - 20:00	08:00 - 20:00
Plattling	Bayern	08:00 - 20:00	08:00 - 20:00
Prien am Chiemsee	Bayern	06:00 - 22:00	nein
Regensburg Hbf	Bayern	06:00 - 22:30	06:00 - 22:30
Rosenheim	Bayern	06:00 - 22:30	06:00 - 22:30
Röthenbach (Allgäu)	Bayern	ab 01.04.2012 06:00 - 22:30	nein
Schwabmünchen	Bayern	06:00 - 22:00	nein
Schwandorf	Bayern	Mo-Sa 06:45 - 18:15 So 09:45 - 21:15	Mo-Sa 06:45 - 18:15 So 09:45 - 21:15
Schweinfurt Hbf	Bayern	08:00 - 20:00	08:00 - 20:00
Sonthofen	Bayern	ab 01.04.2012 06:00 - 22:30	nein
Straubing	Bayern	06:00 - 20:00	Mo-Do 07:00 - 13:00 Fr 07:00 - 17:00 Sa 06:30 - 16:30 So 09:45 - 20:30
Traunstein	Bayern	06:00 - 22:00	nein
Treuchtlingen	Bayern	Mo-Fr: 06:20 - 21:30 Sa: 07:30 - 19:30 So: 08:30 - 19:30	Mo-Fr: 06:20 - 21:30 Sa: 07:30 - 19:30 So: 08:30 - 19:30
Weiden (Oberpf)	Bayern	06:00 - 22:00	nein

Zugangsregelungen für Personen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität gemäß der EU-Passagierrechtsverordnung bei der DB Station und Service AG

Anlage 1 - Bahnofsliste und Besetzungszeiten

Bahnhof	Bundesland	Uhrzeit	Spontanhilfen möglich
Weilheim (Oberbay)	Bayern	Mo - Do 08:00 - 15:30 Fr 08:00 - 13:30	nein
Würzburg Hbf	Bayern	06:00 - 22:30	06:00 - 22:30
Alexanderplatz	Berlin	06:00 - 22:30	06:00 - 22:30
Berlin-Friedrichstraße	Berlin	06:00 - 22:30	06:00 - 22:30
Berlin-Gesundbrunnen	Berlin	06:00 - 22:30	06:00 - 22:30
Berlin Hauptbahnhof	Berlin	00:00 - 24:00	00:00 - 24:00
Berlin-Lichtenberg	Berlin	06:00 - 22:30	06:00 - 22:30
Berlin Ostbahnhof	Berlin	00:00 - 24:00	00:00 - 24:00
Berlin Potsdamer Platz	Berlin	06:00 - 22:30	06:00 - 22:30
Berlin-Spandau	Berlin	06:00 - 24:00	06:00 - 24:00
Berlin Südkreuz	Berlin	06:00 - 22:30	06:00 - 22:30
Berlin Wannsee	Berlin	06:00 - 22:30	06:00 - 22:30
Berlin Zoologischer Garten	Berlin	06:00 - 22:30	06:00 - 22:30
Flughafen Berlin Schönefeld	Berlin	bis 31.05.2012 06:00 - 22:30	bis 31.05.2011 06:00 - 22:30
Flughafen Berlin Brandenburg	Berlin	ab 01.06.2012 06:00 - 22:30	ab 01.06.2012 06:00 - 22:30
Angermünde	Brandenburg	06:00 - 22:00	nein
Bernau (b Berlin)	Brandenburg	06:00 - 22:00	nein
Cottbus	Brandenburg	06:00 - 22:30	06:00 - 22:30
Doberlug-Kirchhain	Brandenburg	06:00 - 20:00	nein
Eberswalde Hbf	Brandenburg	06:00 - 22:00	nein
Elsterwerda	Brandenburg	06:00 - 18:00	nein
Finsterwalde (Niederlausitz)	Brandenburg	06:00 - 22:00	nein
Frankfurt (Oder)	Brandenburg	06:00 - 22:30	06:00 - 22:30
Königs Wusterhausen	Brandenburg	Mo - Fr 08:30 - 17:20	nein
Kraftwerk Finkenheerd	Brandenburg	06:00 - 22:00	nein
Lübben	Brandenburg	08:00 - 18:00	nein
Lübbenau	Brandenburg	08:00 - 18:00	nein
Potsdam Hbf	Brandenburg	06:00 - 22:30	06:00 - 22:30
Rheinsberg (Mark)	Brandenburg	06:00 - 22:00	nein
Bremen Hbf	Bremen	06:00 - 24:00	06:00 - 24:00
Bremen-Burg	Bremen	06:00 - 22:00	nein
Bremen-Vegesack	Bremen	06:00 - 22:00	nein
Bremerhaven Hbf	Bremen	06:00 - 22:00	nein
Hamburg-Altona	Hamburg	06:00 - 22:30	06:00 - 22:30
Hamburg Dammtor	Hamburg	06:00 - 22:30	06:00 - 22:30
Hamburg-Harburg	Hamburg	06:00 - 22:30	06:00 - 22:30
Hamburg Hbf	Hamburg	00:00 - 24:00	00:00 - 24:00
Hamburg-Bergedorf	Hamburg	06:00 - 22:00	nein

Zugangsregelungen für Personen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität gemäß der EU-Passagierrechtsverordnung bei der DB Station und Service AG

Anlage 1 - Bahnhofliste und Besetzungszeiten

Bahnhof	Bundesland	Uhrzeit	Spontanhilfen möglich
Mainz-Bischofsheim	Hessen	06:30 - 22:00	nein
Bad Homburg	Hessen	06:30 - 22:00	nein
Darmstadt Hbf	Hessen	Mo-Fr. 6:00 - 20:00 Sa 9:00 - 19:00 So 9:00 - 20:00	Mo-Fr. 6:00 - 20:00 Sa 9:00 - 19:00 So 9:00 - 20:00
Frankfurt (Main) Niederrad	Hessen	06:30 - 22:00	nein
Frankfurt am Main Stadion	Hessen	06:30 - 22:00	nein
Frankfurt (Main) Hbf	Hessen	00:00 - 24:00	00:00 - 24:00
Frankfurt am Main Flughafen Fernbahnhof	Hessen	00:00 - 24:00	06:00 - 22:30
Frankfurt (Main) Flughafen Regionalbahnhof	Hessen	06:00 - 23:50	06:00 - 23:50
Frankfurt (Main) Süd	Hessen	06:00 - 22:00	06:00 - 22:00
Fulda	Hessen	Mo-Sa 06:10 - 22:20 So 07:10 - 22:20	Mo-Sa 06:10 - 22:20 So 07:10 - 22:20
Gießen	Hessen	Mo-Fr 06:00 - 22:00 Sa 07:30 - 22:00 So 07:00 - 22:00	Mo-Fr 06:00 - 22:00 Sa 07:30 - 22:00 So 07:00 - 22:00
Hanau Hbf	Hessen	06:00 - 22:00	06:00 - 22:00
Kassel-Wilhelmshöhe	Hessen	06:10 - 22:20	06:10 - 22:20
Limburg (Lahn)	Hessen	06:30 - 21:15	nein
Limburg Süd	Hessen	00:00 - 24:00	nein
Marburg (Lahn)	Hessen	08:00 - 20:00	08:00 - 20:00
Wiesbaden Hbf	Hessen	Mo-Fr. 06:00 - 20:00 Sa/So 09:00 - 19:00	Mo-Fr. 06:00 - 20:00 Sa/So 09:00 - 19:00

Anlage 1 - Bahnofsliste und Besetzungszeiten

Bahnhof	Bundesland	Uhrzeit	Spontanhilfen möglich
Althof	Mecklenburg Vorpommern	00:00 - 24:00	nein
Anklam	Mecklenburg Vorpommern	06:00 - 22:00	nein
Bad Doberan	Mecklenburg Vorpommern	00:00 - 24:00	nein
Bad Kleinen	Mecklenburg Vorpommern	06:00 - 22:00	nein
Bergen auf Rügen	Mecklenburg Vorpommern	06:00 - 22:00	08:20 - 19:00
Broderstorf	Mecklenburg Vorpommern	00:00 - 24:00	nein
Bützow	Mecklenburg Vorpommern	07:00 - 21:00	nein
Graal-Müritz	Mecklenburg Vorpommern	07:00 - 21:00	nein
Greifswald	Mecklenburg Vorpommern	06:00 - 22:00	nein
Grevesmühlen	Mecklenburg Vorpommern	06:00 - 22:00	nein
Groß Lüsewitz	Mecklenburg Vorpommern	00:00 - 24:00	nein
Groß Schwaß	Mecklenburg Vorpommern	00:00 - 24:00	nein
Güstrow	Mecklenburg Vorpommern	Mo-Fr 05:45 - 21:00 Sa-So 06:45 - 21:00	nein
Hageböök	Mecklenburg Vorpommern	00:00 - 24:00	nein
Hornstorf	Mecklenburg Vorpommern	00:00 - 24:00	nein
Kalsow	Mecklenburg Vorpommern	00:00 - 24:00	nein
Kröpelin	Mecklenburg Vorpommern	00:00 - 24:00	nein
Neubrandenburg	Mecklenburg Vorpommern	05:10 - 21:40	05:10 - 21:40
Neubukow	Mecklenburg Vorpommern	00:00 - 24:00	nein
Ostseebad Binz	Mecklenburg Vorpommern	06:00 - 22:00	08:45 - 18:15
Parkentin	Mecklenburg Vorpommern	00:00 - 24:00	nein
Pasewalk	Mecklenburg Vorpommern	07:45 - 18:15	
Reddelich	Mecklenburg Vorpommern	00:00 - 24:00	nein
Ribnitz-Damgarten West	Mecklenburg Vorpommern	06:00 - 22:00	06:00 - 21:40
Roggentin	Mecklenburg Vorpommern	00:00 - 24:00	nein
Rostock Hbf	Mecklenburg Vorpommern	06:00 - 22:10	06:00 - 22:10
Rostock Thierfelder Straße	Mecklenburg Vorpommern	00:00 - 24:00	nein
Sandhagen (b Bad Doberan)	Mecklenburg Vorpommern	00:00 - 24:00	nein
Sanitz (b Rostock)	Mecklenburg Vorpommern	00:00 - 24:00	nein
Sassnitz	Mecklenburg Vorpommern	06:00 - 22:00	nein
Schwaan	Mecklenburg Vorpommern	06:45 - 21:15	nein
Schwerin Hbf	Mecklenburg Vorpommern	06:00 - 21:30	06:00 - 21:30
Steinhausen-Neuburg	Mecklenburg Vorpommern	00:00 - 24:00	nein
Stralsund	Mecklenburg Vorpommern	06:00 - 22:00	06:00 - 22:00
Teschow	Mecklenburg Vorpommern	00:00 - 24:00	nein
Tessin	Mecklenburg Vorpommern	00:00 - 24:00	nein
Tessin West	Mecklenburg Vorpommern	00:00 - 24:00	nein
Velgast	Mecklenburg Vorpommern	06:00 - 22:00	nein
Waren (Müritz)	Mecklenburg Vorpommern	05:30 - 21:30	05:30 - 21:30
Warnemünde	Mecklenburg Vorpommern	06:30 - 21:30	nein
Wismar	Mecklenburg Vorpommern	06:00 - 22:00	nein
Züssow	Mecklenburg Vorpommern	06:00 - 22:00	nein

Zugangsregelungen für Personen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität gemäß der EU-Passagierrechtsverordnung bei der DB Station und Service AG

Anlage 1 - Bahnhofliste und Besetzungszeiten

Bahnhof	Bundesland	Uhrzeit	Spontanhilfen möglich
Braunschweig Hbf	Niedersachsen	06:00 - 22:30	06:00 - 22:30
Celle Pbf	Niedersachsen	06:00 - 22:00	nein
Cuxhaven	Niedersachsen	06:00 - 22:00	nein
Delmenhorst	Niedersachsen	06:00 - 22:00	nein
Emden Hbf	Niedersachsen	08:00 - 18:30	08:00 - 18:30
Göttingen	Niedersachsen	06:00 - 22:30	06:00 - 22:30
Hameln	Niedersachsen	06:00 - 22:00	nein
Hannover-Messe / Laatzen	Niedersachsen	06:00 - 22:00	nein
Hannover Hbf	Niedersachsen	00:00 - 24:00	00:00 - 24:00
Hildesheim Hbf	Niedersachsen	06:00 - 22:30	06:00 - 22:30
Kreiensen	Niedersachsen	Mo - Fr 08:30 - 17:20 Sa 08:10 - 14:45 So 12:30 - 20:00	Mo - Fr 08:30 - 17:20 Sa 08:10 - 14:45 So 12:30 - 20:00
Langenhagen-Mitte	Niedersachsen	06:00 - 22:00	nein
Leer (Ostfriesl)	Niedersachsen	Mo-Fr 06:10 - 21:00 Sa u. So 08:00 - 19:30	Mo-Fr 06:10 - 21:00 Sa u. So 08:00 - 19:30
Lüneburg	Niedersachsen	Mo - Sa 05:15 - 22:15 So 06:00 - 22:30	nein
Nienburg (Weser)	Niedersachsen	06:00 - 22:00	nein
Norddeich Mole	Niedersachsen	08:00 - 18:30	08:00 - 18:30
Northeim (Han)	Niedersachsen	Mo - Sa 08:25 - 17:20 So 11:30 - 20:00	Mo - Sa 08:25 - 17:20 So 11:30 - 20:00
Oldenburg (Oldb) Hbf	Niedersachsen	06:00 - 22:30	06:00 - 22:30
Osnabrück Hbf	Niedersachsen	06:00 - 22:30	06:00 - 22:30
Rotenburg (Wümme)	Niedersachsen	06:00 - 22:00	nein
Uelzen	Niedersachsen	06:00 - 22:00	06:00 - 22:00
Verden (Aller)	Niedersachsen	06:00 - 22:00	nein
Wolfsburg Hbf	Niedersachsen	06:00 - 22:30	06:00 - 22:30

Anlage 1 - Bahnhoftsliste und Besetzungszeiten

Bahnhof	Bundesland	Uhrzeit	Spontanhilfen möglich
Aachen Hbf	Nordrhein Westfalen	06:00 - 22:30	06:00 - 22:30
Altenbeken	Nordrhein Westfalen	05:30 - 23:00	05:30 - 23:00
Bad Oeynhausen	Nordrhein Westfalen	08:30 - 19:30	nein
Bielefeld Hbf	Nordrhein Westfalen	00:00 - 24:00	00:00 - 24:00
Bochum Hbf	Nordrhein Westfalen	06:00 - 22:30	06:00 - 22:30
Bonn Hbf	Nordrhein Westfalen	06:00 - 22:30	06:00 - 22:30
Dortmund Hbf	Nordrhein Westfalen	00:00 - 24:00	00:00 - 24:00
Düsseldorf Flughafen	Nordrhein Westfalen	06:30 - 21:30	06:30 - 21:30
Düsseldorf Hbf	Nordrhein Westfalen	00:00 - 24:00	00:00 - 24:00
Duisburg Hbf	Nordrhein Westfalen	06:00 - 22:30	06:00 - 22:30
Essen Hbf	Nordrhein Westfalen	00:00 - 24:00	00:00 - 24:00
Gelsenkirchen Hbf	Nordrhein Westfalen	06:00 - 22:30	06:00 - 22:30
Gütersloh Hbf	Nordrhein Westfalen	Mo-Sa: 07:00 - 20:00	nein
Hagen Hbf	Nordrhein Westfalen	06:00 - 22:30	06:00 - 22:30
Hamm (Westf)	Nordrhein Westfalen	06:00 - 22:30	06:00 - 22:30
Herford	Nordrhein Westfalen	Mo - Fr: 06:30 - 20:30 Sa: 06:30 - 14:30 So: 09:30 - 17:30	Mo - Fr: 06:30 - 20:30 Sa: 06:30 - 14:30 So: 09:30 - 17:30
Kamen	Nordrhein Westfalen	06:00 - 22:00	nein
Köln Hbf	Nordrhein Westfalen	00:00 - 24:00	00:00 - 24:00
Köln Messe/Deutz	Nordrhein Westfalen	06:00 - 22:00	06:00 - 22:00
Köln/Bonn Flughafen	Nordrhein Westfalen	06:30 - 13:30 14:30 - 21:30	06:30 - 13:30 14:30 - 21:30
Lippstadt	Nordrhein Westfalen	06:00 - 22:00	nein
Lünen Hbf	Nordrhein Westfalen	06:00 - 22:00	nein
Minden (Westf)	Nordrhein Westfalen	Mo - Sa: 06:30 - 21:30 So: 7:00 - 21:30	Mo - Sa: 06:30 - 21:30 So: 7:00 - 21:30
Mönchengladbach Hbf	Nordrhein Westfalen	06:00 - 22:00	06:00 - 22:00
Mülheim (Ruhr) Hbf	Nordrhein Westfalen	06:00 - 22:30	06:00 - 22:30
Münster (Westf) Hbf	Nordrhein Westfalen	06:00 - 24:00	06:00 - 22:30
Oberhausen Hbf	Nordrhein Westfalen	06:00 - 22:30	06:00 - 22:30
Paderborn Hbf	Nordrhein Westfalen	10:00 - 19:00	10:00 - 19:00
Rheda-Wiedenbrück	Nordrhein Westfalen	Mo-Fr 06:00 - 18:30	Mo-Fr 06:00 - 18:30
Rheine	Nordrhein Westfalen	Mo u. Fr 08:00 - 20:00 Di - Do 08:00 - 18:15 Sa 08:00 - 18:15 So 09:45 - 20:00	Mo u. Fr 08:00 - 20:00 Di - Do 08:00 - 18:15 Sa 08:00 - 18:15 So 09:45 - 20:00
Siegburg/Bonn	Nordrhein Westfalen	06:00 - 22:30	06:00 - 22:30
Siegen	Nordrhein Westfalen	Mo-Sa 06:00 - 22:00 So 9:15 - 20:00	nein
Siegen-Weidenau	Nordrhein Westfalen	Mo-Sa 07:00 - 21:00 So 10:00 - 19:00	nein
Soest	Nordrhein Westfalen	06:00 - 22:00	nein
Solingen Hbf	Nordrhein Westfalen	06:00 - 23:00	06:00 - 23:00
Unna	Nordrhein Westfalen	06:00 - 22:00	nein
Wanne-Eickel Hbf	Nordrhein Westfalen	08:00 - 20:00	08:00 - 20:00
Wuppertal Hbf	Nordrhein Westfalen	00:00 - 24:00	00:00 - 24:00

Anlage 1 - Bahnofsliste und Besetzungszeiten

Bahnhof	Bundesland	Uhrzeit	Spontanhilfen möglich
Andernach	Rheinland Pfalz	06:00 - 22:00	nein
Bad Kreuznach	Rheinland Pfalz	07:00 - 21:00	nein
Bingen (Rhein) Hbf	Rheinland Pfalz	06:50 - 21:00	nein
Bullay DB	Rheinland Pfalz	07:00 - 21:00	nein
Kaiserslautern Hbf	Rheinland Pfalz	08:00 - 20:00	08:00 - 20:00
Koblenz Hbf	Rheinland Pfalz	06:00 - 22:00	06:00 - 22:00
Ludwigshafen (Rhein) Hbf	Rheinland Pfalz	08:00 - 20:00	08:00 - 20:00
Mainz Hbf	Rheinland Pfalz	06:00 - 22:30	06:00 - 22:30
Montabaur	Rheinland Pfalz	06:20 - 21:30	nein
Neustadt (Weinstr) Hbf	Rheinland Pfalz	08:00 - 20:00	08:00 - 20:00
Neuwied	Rheinland Pfalz	06:00 - 21:45	nein
Remagen	Rheinland Pfalz	06:00 - 22:00	nein
Trier Hbf	Rheinland Pfalz	08:00 - 20:00	08:00 - 20:00
Wittlich Hbf	Rheinland Pfalz	06:50 - 21:00	nein
Worms	Rheinland Pfalz	08:00 - 20:00	nein
Saarlouis Hbf	Saarland	06:00 - 22:00	nein
Homburg (Saar) Hbf	Saarland	8:00 - 20:00	8:00 - 20:00
Saarbrücken Hbf	Saarland	06:00 - 22:30	06:00 - 22:30
Bautzen	Sachsen	06:00 - 22:00	nein
Chemnitz Hbf	Sachsen	06:00 - 22:00	06:00 - 22:00
Dresden Hbf	Sachsen	06:00 - 24:00	06:00 - 24:00
Dresden-Neustadt	Sachsen	06:00 - 22:30	06:00 - 22:30
Flughafen Leipzig/Halle	Sachsen	08:00 - 20:00	08:00 - 20:00
Görlitz	Sachsen	06:00 - 22:00	06:00 - 22:00
Leipzig Hbf	Sachsen	06:00 - 24:00	06:00 - 24:00
Löbau (Sachs)	Sachsen	06:00 - 22:00	nein
Plauen (Vogtl) ob Bf	Sachsen	06:00 - 22:00	nein
Zittau	Sachsen	06:00 - 22:00	nein
Zwickau (Sachs) Hbf	Sachsen	06:00 - 22:00	06:00 - 22:00
Aschersleben	Sachsen Anhalt	07:00 - 21:00	nein
Bitterfeld	Sachsen Anhalt	08:00 - 18:00	nein
Dessau Hbf	Sachsen Anhalt	08:00 - 20:00	08:00 - 20:00
Halberstadt	Sachsen Anhalt	06:00 - 22:00	06:00 - 22:00
Halle (Saale) Hbf	Sachsen Anhalt	06:00 - 22:30	06:00 - 22:30
Lutherstadt Wittenberg	Sachsen Anhalt	06:00 - 22:00	nein
Magdeburg Hbf	Sachsen Anhalt	06:00 - 22:30	06:00 - 22:30
Quedlinburg	Sachsen Anhalt	06:00 - 22:00	nein
Stendal	Sachsen Anhalt	06:00 - 22:00	nein
Thale	Sachsen Anhalt	06:00 - 22:00	nein
Wernigerode	Sachsen Anhalt	07:00 - 21:00	nein

Zugangsregelungen für Personen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität gemäß der EU-Passagierrechtsverordnung bei der DB Station und Service AG

Anlage 1 - Bahnofsliste und Besetzungszeiten

Bahnhof	Bundesland	Uhrzeit	Spontanhilfen möglich
Bad Malente-Gremsmühlen	Schleswig Holstein	06:00 - 22:00	nein
Bad Oldesloe	Schleswig Holstein	06:00 - 22:00	08:00 - 20:00
Bad Schwartau	Schleswig Holstein	06:00 - 22:00	nein
Eckernförde	Schleswig Holstein	Mo, Fr 09:30 - 13:30 Di 09:30 - 17:30 Mi, Do 09:30 - 15:30	nein
Elmshorn	Schleswig Holstein	Mo-Fr 08:30 - 16:30 Sa 08:30 - 12:30	nein
Flensburg	Schleswig Holstein	08:00 - 20:00	08:00 - 20:00
Heide (Holst)	Schleswig Holstein	08:00 - 20:00	08:00 - 20:00
Husum	Schleswig Holstein	08:00 - 20:00	08:00 - 20:00
Itzehoe	Schleswig Holstein	Mo - Fr 08:30 - 18:30 Sa, So 08:30 - 17:30	Mo - Fr 08:30 - 18:30 Sa, So 08:30 - 17:30
Kiel Hbf	Schleswig Holstein	06:00 - 22:30	06:00 - 22:30
Lübeck Hbf	Schleswig Holstein	06:00 - 22:00	06:30 - 22:00
Lübeck-Travemünde Strand	Schleswig Holstein	06:00 - 22:00	nein
Neumünster	Schleswig Holstein	Mo - Fr, So 06:00 - 22:00 Sa 08:00 - 20:00	Mo - Fr, So 06:00 - 22:00 Sa 08:00 - 20:00
Neustadt (Holst)	Schleswig Holstein	06:00 - 22:00	nein
Niebüll	Schleswig Holstein	08:00 - 20:00	08:00 - 20:00
Oldenburg (Holst)	Schleswig Holstein	06:00 - 22:00	nein
Puttgarden	Schleswig Holstein	06:00 - 22:00	nein
Rendsburg	Schleswig Holstein	Mo - Fr 08:20 - 16:10 Sa 08:20 - 12:20	nein
Schleswig	Schleswig Holstein	Mo - Fr 09:00 - 17:00	nein
Sierksdorf	Schleswig Holstein	06:00 - 22:00	nein
Timmendorferstrand	Schleswig Holstein	06:00 - 22:00	nein
Westerland (Sylt)	Schleswig Holstein	08:00 - 20:00	08:00 - 20:00
Altenburg	Thüringen	06:00 - 22:00	nein
Eisenach	Thüringen	06:00 - 22:30	06:00 - 22:30
Erfurt Hbf	Thüringen	06:00 - 22:30	06:00 - 22:30
Gera Hbf	Thüringen	06:00 - 22:00	06:00 - 22:00
Gotha	Thüringen	06:00 - 22:00	nein
Jena Paradies	Thüringen	06:00 - 22:00	08:00 - 20:00
Jena West	Thüringen	06:00 - 22:00	10:00 - 18:00
Naumburg (Saale) Hbf	Thüringen	08:00 - 20:00	08:00 - 20:00
Nordhausen	Thüringen	06:00 - 22:00	nein
Saalfeld (Saale)	Thüringen	06:00 - 22:00	08:00 - 18:00
Weimar	Thüringen	06:00 - 22:30	06:00 - 22:30

Zugangsregelungen für Personen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität gemäß der EU-Passagierrechtsverordnung bei der DB Station und Service AG

Beförderungsbedingungen für besondere Personengruppen **(Besondere Personengruppen)**

1. Anwendungsbereich

Diese Bedingungen ergänzen die Beförderungsbedingungen für Personen durch die Unternehmen der Deutschen Bahn AG (BB Personenverkehr) in ihrer jeweils aktuellen Fassung für die in Nr. 2 und Nr. 3 genannten besonderen Personengruppen. Die BB Personenverkehr gelten jedoch nur, soweit sich aus den nachfolgenden Bestimmungen nichts anderes ergibt.

2. Personen mit Behinderungen (schwerbehinderte und schwerkriegsbeschädigte Menschen)

2.1 Schwerbehinderte Menschen

Die Beförderung schwerbehinderter Menschen und ihrer Begleitpersonen erfolgt nach Maßgabe der §§ 145 ff. Sozialgesetzbuch - Neuntes Buch - (SGB IX).

2.2 Zugangsregeln nach TSI PRM

2.2.1 Orthopädische Hilfsmittel werden in den Zügen unter Berücksichtigung der technischen Voraussetzungen befördert. Rollstühle müssen dem internationalen Standard ISO 7193 - Länge: 1.200 mm + 50 mm für die Füße, Breite: 700 mm + min. 100 mm für die Hände am Rad entsprechen. Als Ersatz für fahrzeuggebundene Einstiegshilfen dienen mobile Einstiegshilfen am Bahnsteig als Interimslösung. An den Bahnhöfen, an denen Hilfeleistung möglich ist, stehen Rollstuhlhubgeräte mit einer Traglast von 250 kg (auf Anfrage bis 350 kg) und einer Plattformgröße 1200mm x 800 mm zur Verfügung.

2.2.2 Schwerbehinderte Menschen mit dem Merkzeichen „G“ oder „aG“ im Schwerbehindertenausweis können ein nachfolgend aufgeführtes Hilfsmittel (i) Dreirad, (ii) Liegedreirad, (iii) langes Laufrad (> 1200 mm) oder (iv) nicht trennbarer Fahrradrollstuhl (Handbike) abweichend von Nr. 8 BB Personenverkehr in den Zügen gegen Vorlage des Schwerbehindertenausweises unentgeltlich mitführen, sofern in den Zügen ausreichend Platz vorhanden ist. Die Bestimmungen nach Nr. 8.4.3 BB Personenverkehr bleiben davon unberührt.

2.3 Hilfeleistung

2.3.1 Zur Gewährleistung von Hilfeleistungen vor/während der Beförderung, z. B. Ein-/Ausstiegshilfe, kann die Anmeldung für Hilfeleistungen an ausgewiesenen Bahnhöfen für Reisen innerhalb Deutschlands am Tag vor Reiseantritt (täglich von 6.00 Uhr bis 20.00 Uhr) bei der Mobilitätsservice-Zentrale erfolgen. In besonderen Fällen, z. B. Hilfeleistungen durch Dritte können abweichende Anmeldefristen gelten. Alle Informationen über Hilfeleistungen und die Barrierefreiheit der Bahnhöfe können über www.bahnhof.de, www.bahn.de/barrierefrei oder über die Mobilitätsservice-Zentrale eingeholt werden.

2.3.2 Beim Erwerb von zuggebundenen Fahrkarten bzw. bei Fahrplanauskünften über die Mobilitätsservice-Zentrale der DB AG werden die für die jeweiligen Bahnhöfe festgelegten verlängerten Mindestumsteigezeiten für mobilitätseingeschränkte Reisende zugrunde gelegt.

Besteht der mobilitätseingeschränkte Reisende jedoch trotz eines entsprechenden Hinweises ausdrücklich auf den Erwerb einer Fahrkarte für eine Verbindung mit Unterschreitung dieser

Mindestumsteigezeiten und wird deshalb auf seinen Wunsch abweichend die Verbindung unter Anwendung kürzerer Umsteigezeit gebucht, ist die DB AG von der Haftung nach Nr. 9 BB Personenverkehr für ein Anschlussversäumnis und eine dadurch verursachte verspätete Ankunft am Zielort befreit, wenn sie nachweisen kann, dass die Ankunftsverspätung ausschließlich auf der Buchung einer Verbindung mit einer verkürzten Umsteigezeit beruht.

2.4 Schwerkriegsbeschädigte

Unbeschadet der Regelung in Nr. 2.1 werden Schwerkriegsbeschädigte, deren Erwerbsfähigkeit durch die Leiden um mindestens 70 % gemindert ist und deren körperlicher Zustand eine ständige Unterbringung in der 1. Wagenklasse erfordert (i) in Zügen der Produktklasse C unentgeltlich in der 1. Wagenklasse und (ii) in allen übrigen Zügen mit einer Fahrkarte zum Normalpreis für die 2. Wagenklasse in der 1. Wagenklasse befördert. Dies gilt nur, wenn das Erfordernis der ständigen Unterbringung in der 1. Wagenklasse in dem Ausweis des schwerbehinderten Menschen entsprechend vermerkt ist. Für eine Beförderung in der 1. Wagenklasse des ICE Sprinter ist der Aufpreis nach Nr. 3.8.1 der BB Personenverkehr für diese Wagenklasse zu zahlen.

2.5 Fahrkartenverkauf im Zug

Schwerbehinderte Menschen mit einem Grad der Behinderung von mindestens 50, die bei Antritt der Reise nicht mit einer Fahrkarte versehen sind, zahlen bei Erwerb einer Fahrkarte in den Zügen mit Fahrkartenverkauf gegen Vorlage des Schwerbehindertenausweise statt des Bordpreises nur den Normalpreis unter Berücksichtigung etwaiger an Bord erhältlicher Ermäßigungen. Die Bestimmungen in Nr. 3.9 der BB Personenverkehr bleiben im Übrigen unberührt.

3. Bundeswehrangehörige

3.1 Dienstantrittsreisen

3.1.1 Durch die Bundeswehr zum Zwecke des Dienstantritts ausgegebene Gutscheine werden von personalbedienten Verkaufsstellen gegen Fahrkarten zur Beförderung für die in dem Gutschein angegebene Verbindung und Wagenklasse eingetauscht. In Verbindung mit dem Einberufungsbescheid berechtigen die Gutscheine ebenfalls zur Beförderung für die in Satz 1 genannte Wagenklasse und Verbindung.

3.1.2 Bei Fahrten außerhalb der Wegeangaben (Umwege) bzw. in einer höheren Produktklasse hat der Reisende die Differenz zwischen den Normalpreisen des im Gutschein ausgewiesenen Weges bzw. Produktklasse und des Umweges bzw. der höheren Produktklasse zu zahlen.

3.2 Familienheimfahrten

3.2.1 Zwischen den zum Dienst- und Wohnort günstig gelegenen Bahnhöfen werden in allen Produktklassen in der 2. Wagenklasse unentgeltlich (i) Soldaten, die freiwilligen Wehrdienst leisten und (ii) Wehrübende, deren Wehrübung 12 Tage oder länger dauert befördert, sofern die Fahrtkosten aufgrund einer Vereinbarung vom Bundesministerium der Verteidigung übernommen wurden.

3.2.2 Ein Anspruch auf unentgeltliche Beförderung nach Nr. 3.2.1 besteht für Soldaten und Wehrübende nur bei Vorlage eines Berechtigungsausweises nach dem Muster der Bundeswehr in Verbindung mit dem Truppenausweis bei der Fahrkartenkontrolle und nur für die im Berechtigungsausweis zuletzt eingetragene und von der Dienststelle bestätigte Verbindung.

3.2.3 Bei Umwegen hat der Reisende die Differenz zwischen den Normalpreisen des im Berechtigungs- bzw. Dienstausweis ausgewiesenen Weges und des neuen Weges zu zahlen.

Leitfaden für die Mitnahme orthopädischer Hilfsmittel

P.DVE (M)

März 2012

1 Einleitung	3
2 Ausgangslage	4
2.1 Definition „Orthopädische Hilfsmittel“	4
2.2 Voraussetzungen seitens der Deutschen Bahn	4
2.2.1 Formale Rahmenbedingungen	4
2.2.2 Technische Voraussetzungen	5
3 Analyse der verschiedenen Hilfsmittel	7
3.1 Rollstühle	7
3.2 Beidarmig bediente Gehhilfen	8
3.3 Einarmig bediente Gehhilfen	8
3.4 Sonstiges	8
3.5 Exkurs: Beförderung orthopädischer Hilfsmittel per Kuriergepäck	9
Merkblatt „Orthopädische Hilfsmittel“	10
Schwerbehinderte Menschen mit Hilfsmitteln für die persönliche Mobilität	10
Sonstige Personengruppe mit Hilfsmitteln für die persönliche Mobilität	13
Beförderung im Regelprozess ausgeschlossen	14

1 Einleitung

Vielfältige Anfragen von behinderten Reisenden und DB-MitarbeiterInnen bezüglich der Mitnahme von orthopädischen Hilfsmitteln im Zug zeigen, dass teilweise Unklarheit darüber herrscht, welche Hilfsmittel erlaubt und wie diese zu erkennen sind. Dieser Leitfaden hat Empfehlungscharakter und soll als Orientierungshilfe für KundInnen und MitarbeiterInnen dienen.

Als Grundlage für diese Empfehlungen dienen die technischen Voraussetzungen am Bahnsteig und im Zug sowie die Abmessungen der am Markt erhältlichen orthopädischen Hilfsmittel.

Bei einer Beförderung auf Rollstuhlstellplätzen (Abgrenzung s. u.) benötigen behinderte Kunden sowie eine ggf. unentgeltlich mitreisende Begleitperson (Merkzeichen „B“ im Schwerbehindertenausweis ist hierfür Voraussetzung) eine Fahrtberechtigung für die 2. Wagenklasse, unabhängig davon, in welcher Wagenklasse der Rollstuhlstellplatz angesiedelt ist.

2 Ausgangslage

2.1 Definition „Orthopädische Hilfsmittel“

Orthopädische Hilfsmittel werden nach dem Sozialgesetzbuch (§§ 33, 34 SGB V) als Geräte definiert, die korrigierend, stützend, ausgleichend oder stützend auf die Haltungs- und Bewegungsorgane wirken oder deren einzelne Funktionen ersetzen. Sie können in verschiedene Kategorien eingeteilt werden.

Für diesen Leitfaden bedeutend sind die „Hilfsmittel für die persönliche Mobilität“. Dazu gehören:

- Muskelkraftgetriebene Rollstühle
- Motorbetriebene Rollstühle
- ElektroScooter
- Beidarmig bediente Gehhilfen (z.B. Rollatoren, Gehgestelle, Laufräder)
- Einarmig bediente Gehhilfen (z.B. Gehstöcke, Achselstützen)
- Sonstige Mobilitätshilfen (z.B. Fahrräder, Mopeds, Segways und Roller)

Der größte Teil der sonstigen Mobilitätshilfen wird aus folgenden Gründen nicht weiter in die Betrachtungen einbezogen:

- Fahrräder, Tandems und Roller werden nicht als Mobilitätshilfsmittel behandelt, weil sie in erster Linie – unabhängig von einer Behinderung als Sportgerät dienen (entsprechend auch den gesetzlichen Vorgaben gemäß SGB IX). Auch unterliegen sie aus Platzgründen den Beförderungsbedingungen für Fahrräder.
- Dreiräder, Liegedreiräder, große Microbikes oder lange Laufräder (>1200 mm) sowie nicht trennbare Fahrradrollstühle (Handbikes), die speziell für behinderte Menschen angeboten werden und nicht zusammenklappbar sind, dienen ihren Nutzerinnen zwar als orthopädisches Hilfsmittel, können jedoch nicht auf Rollstuhlstellplätzen befördert werden, da diese nicht über eine ausreichende Länge/Breite verfügen bzw. der Zugang (Tür/Gangbreiten) hierauf nicht ausgelegt ist. (Voraussetzungen für die Beförderung s. 3.2)
- Mopeds sind eigenständige Fahrzeuge im Straßenverkehr und dürfen im Zug nicht befördert werden. Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor sind ausgeschlossen.
- Neuartige Fortbewegungsmittel, wie z.B. der „Segway“, sind nicht als orthopädische Hilfsmittel anerkannt.

2.2 Voraussetzungen seitens der Deutschen Bahn

2.2.1 Formale Rahmenbedingungen

Das Sozialgesetzbuch IX legt fest, dass schwerbehinderte Fahrgäste im Öffentlichen Personenverkehr ein Recht auf Mitnahme eines Krankenfahrstuhls oder sonstiger orthopädischer Hilfsmittel besitzen, „soweit die Beschaffenheit des Verkehrsmittels dies zulässt“ (§ 145 (2) Nr. 2).

Auch die Entscheidung der Europäischen Kommission vom 21. Dezember 2007 „über die technische Spezifikation für die Interoperabilität bezüglich ‚eingeschränkt mobiler Personen‘ im konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystem und im transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystem“, nach ihrer englischen Bezeichnung „TSI PRM“ genannt, enthält genau jene Maße, die die Deutsche Bahn bei der Entscheidung über die Mitnahme von Rollstühlen zu Grunde legt.

Folglich wird dieser Leitfaden für die Mitnahme orthopädischer Hilfsmittel von den technischen Voraussetzungen bestimmt. Er gilt für alle Nah- und Fernverkehrszüge der Deutschen Bahn AG; tariflich übergeordnete Regelungen, z. B. von Verkehrsverbänden, können andere Festlegungen treffen. Während einige Nahverkehrszüge über großzügige Kapazitäten zur Mitnahme von Hilfsmitteln im Rahmen ihrer Mehrzweckräume verfügen, erfordert die Gestaltung anderer Züge, insbesondere aller Fernverkehrszüge, eine restriktive Auslegung. Das Bundesministerium für Arbeit und Soziales stützt diese Vorgehensweise.

Zur Disposition personeller Hilfen ist eine Anmeldung über die Mobilitätsservice-Zentrale unbedingt zu empfehlen. So kann nicht nur im Vorfeld die Realisierbarkeit der gewünschten Hilfen geprüft werden, sondern es werden Treffpunkte im Bahnhof bzw. am Zug vereinbart, um bedarfsgerecht und ohne Verzögerung die Hilfeleistungen durchführen zu können.

Die unentgeltliche Hilfeleistung bei Ein- und Ausstiegshilfen für Fahrgäste mit orthopädischen Hilfsmitteln ist abhängig vom Eintrag des Merkzeichens „G“ im Schwerbehindertenausweis. Zusätzlich können die Mitarbeiterinnen ein Gepäckstück tragen. Weitere Gepäckstücke können durch den kostenpflichtigen Gepäckträgerservice übernommen oder im Vorfeld durch Nutzung des Serviceangebotes „Kuriergepäck“ versandt werden (s. a. 4. Exkurs).

Weiterhin regeln die Beförderungsbedingungen der Deutschen Bahn AG, dass Krankenfahrstühle bis 100 kg als Sondergepäck sowie andere orthopädische Hilfsmittel, die aufgrund ihrer Maße und Gewichte von der DB unentgeltlich befördert werden, kostenlos befördert werden, wenn der schwerbehinderte Reisende einen Ausweis mit Merkzeichen „G“ vorweisen kann.

2.2.2 Technische Voraussetzungen

2.2.2.1 Fahrzeugseitige Voraussetzungen

Für die Erstellung des Leitfadens in Bezug auf die Beförderung orthopädischer Hilfsmittel in den Zügen der Deutschen Bahn sind die technischen Voraussetzungen von entscheidender Bedeutung.

- Entscheidend für die Beförderung orthopädischer Hilfsmittel im Zug ist vor allem der internationale Standard ISO 7193. Er legt einheitliche Abmessungen für Rollstühle fest:
- Länge: 1.200 mm + 50 mm für die Füße
- Breite: 700 mm + min. 100 mm für die Hände am Rad

Alle Züge der Deutschen Bahn AG, die seit Inkrafttreten der ISO 7193 (1984) eingeführt worden sind, entsprechen in den behindertengerecht ausgestatteten Bereichen dieser Norm.

- Weiterhin liegen die Abmessungen der behindertengerechten Bereiche im Zug zugrunde (Angaben folgen dem Programm der DB AG, das den sukzessiven Abbau von Barrieren entlang der Reisekette zum Ziel hat):
- Tür/Gangbreite: ≥ 800 mm in Gängen, die zum Schwerbehindertenabteil führen
 ≥ 850 mm in rollstuhlgerechten Gängen
- Wendefläche im Zug/Behinderten-WC: 1.500 mm x 1.500 mm
- Höhe der Tischunterkante am Rollstuhlstellplatz und der Waschtischunterkante im Sanitärbereich: ≥ 670 mm

Des Weiteren sind die Voraussetzungen am Bahnsteig zu beachten. Viele Züge im Nah- und alle im Fernverkehr verfügen nicht über fahrzeuggebundene Einstiegshilfen. Bis zur vollständigen Ausstattung der Fahrzeugflotte dienen mobile Einstiegshilfen am Bahnsteig als Interimslösung.

2.2.2.2 Bahnsteigseitige Voraussetzungen

Für die Zielgruppe relevante Informationen zur Bahnhofs- und Bahnsteigausstattung werden den MitarbeiterInnen der Mobilitätsservice-Zentrale in einer Datenbank zur Verfügung gestellt. Sie verfügt u.a. über Informationen zu den folgenden Parametern:

- Stufenfreiheit
- Zeitraum der Hilfeleistung
- Aufzüge
- Rollstuhlhubgeräte
- Sonstige Einstiegshilfen (z.B. Treppenraupen)
- Gepäckhilfen
- Treffpunkt

An jedem Bahnhof, an dem eine Hilfeleistung angeboten wird, stehen Rollstuhlhubgeräte mit den folgenden Abmessungen und Traglasten zur Verfügung.

- Traglast: 250 kg bis 350 kg
- Maße: 1200 mm x 800 mm (Plattformgröße)

Die Rollstuhlhubgeräte sind auf der Basis des internationalen Standards EN 2921, EN 2922, EN 50099 sowie EN 1493 (Hebebühnen) konstruiert.

Bei der Betrachtung einzelner orthopädischer Hilfsmittel hinsichtlich ihrer Beförderungsfähigkeit müssen die oben genannten Kriterien immer erfüllt sein um eine Beförderung zu gewährleisten. Bei der Anmeldung bei der Mobilitätsservice-Zentrale ist es notwendig, sowohl das Gesamtgewicht von Rollstuhl und zu befördernder Person sowie die Länge und Breite des Rollstuhls anzugeben. Die Mitarbeiterinnen können einen Abgleich mit der Tragfähigkeit der am Bahnhof vorhandenen Einstiegshilfen vornehmen. Nicht angemeldete Reisende teilen diese Angaben den Servicemitarbeiterinnen am Bahnhof mit.

3 Analyse der verschiedenen Hilfsmittel

Alle folgenden Angaben beruhen auf einer stichprobenartigen Untersuchung des Angebots an orthopädischen Hilfsmitteln bezüglich Abmessung und Gewicht. Für die Untersuchung wurde auf das Hilfsmittelverzeichnis zurückgegriffen.

3.1 Rollstühle

Der Rollstuhl ist ein weit verbreitetes orthopädisches Hilfsmittel, das schwerbehinderten Menschen ein mobiles Leben ermöglicht. Es gibt zwei Arten von Rollstühlen:

■ Muskelkraftgetriebene Rollstühle

Hinsichtlich der Beförderung mit der Bahn stellen die muskelkraftgetriebenen Rollstühle die geringsten Probleme dar. Sie entsprechen fast durchgängig (mit geringen Abweichungen) der ISO-Norm und wiegen selten mehr als 20 kg. Vorausgesetzt entsprechender Kapazitäten im Zug (Anmeldung erwünscht) und vorhandener Einstiegshilfen steht der Mitnahme dieser Rollstühle nichts im Wege.

Eine Besonderheit stellen handgetriebene Fahrradrollstühle, sog. Handbikes, dar. Wenn diese Hilfsmittel nicht in zwei Teile getrennt werden können, ist die Nutzung von Hubgeräten aufgrund der Gesamtlänge nicht möglich. Lediglich bei Verwendung von Rampen an Zugängen zu Mehrzweckabteilen ist die Beförderung nach den Bestimmungen für die Fahrradmitnahme möglich. Bei Trennung des manuell betriebenen Rollstuhls vom Handantrieb mit Vorderrad sind die Nutzung der Einstiegshilfen und die Unterbringung im Rollstuhlbereich der Züge sowie die unentgeltliche Beförderung möglich.

■ Motorbetriebene Rollstühle

Auch die meisten motorisierten Rollstühle entsprechen in Länge und Breite der ISONorm. Ein großes Problem stellt das Gewicht der Elektrorollstühle dar. Es liegt zumeist bei ca. 120 kg, nicht selten auch darüber.

■ Elektro-Scooter

Bei diesen Hilfsmitteln ist eine große Typenvielfalt gebräuchlich. Zumeist sind die Nutzerinnen alternativ auf einen Rollstuhl angewiesen. Eine unentgeltliche Beförderung von Elektro-Scootern und deren Unterbringung auf dem Rollstuhlstellplatz ist von der Einhaltung der ISO-Maße, den geltenden Gewichtsgrenzen sowie einer amtlich anerkannten Gehbehinderung (Schwerbehindertenausweis mit Merkzeichen „G“) abhängig. Sofern eine dieser Voraussetzungen nicht erfüllt ist, ist eine Beförderung auszuschließen.

Ausgeschlossen sind: übergroße Outdoor- (Allrad-) Freizeitrollstühle, ggf. mit Straßenzulassung, sowie Elektro-Scooter, die nicht der ISO-Norm oder den geltenden Gewichtsgrenzen entsprechen sowie nicht durch gehbehinderte Personen genutzt werden.

3.2 Beidarmig bediente Gehhilfen

Gehgestelle, Rollatoren, spezielle Roller mit Sitzfläche für kleinwüchsige Menschen, Microbikes und Laufräder müssen nicht mit einer Einstiegshilfe verladen werden, da sie nicht so groß und nicht so schwer wie Rollstühle sind. Benötigt wird jedoch ein Servicemitarbeiter, der beim Einsteigen hilft, sofern keine Begleitperson vorhanden ist. Fast alle Gehhilfen sind klappbar und können durch Begleitpersonen oder das Zugpersonal unter oder zwischen den Sitzen bzw. in den Gepäckregalen verstaut werden.

Dreiräder, Liegedreiräder, lange Laufräder, große Microbikes und nicht trennbare Fahrradrollstühle (Handbikes), die nicht der ISONorm entsprechen, können nur auf Fahrradstellplätzen befördert werden. Eine Fahrradkarte ist nicht erforderlich, wenn die Reisenden über einen

Schwerbehindertenausweis verfügen, in dem ihre Gehbehinderung (Merkzeichen „G“) nachgewiesen ist.

Die Mitnahme eines übergroßen, nicht zusammenklappbaren Rollators muss im Einzelfall – u. U. auch erst vor Ort untersagt werden, falls die Einstiegsverhältnisse sowie die Bewegungs- und Stellflächen im Zug die Beförderung nicht erlauben.

3.3 Einarmig bediente Gehhilfen

Die Mitnahme von Gehstöcken und Gehstützen durch ältere, kranke oder behinderte Menschen bereitet im Grundsatz keine Probleme. Sie sind platzsparend und leicht verstaubar. Besondere Vorsicht in Bezug auf sichere Verstaung ist bei Gehstöcken mit drei oder mehr Stützbeinen geboten.

3.4 Sonstiges

Bei allen anderen, hier nicht aufgeführten, Geräten ist davon auszugehen, dass sie nicht als orthopädische Hilfsmittel unentgeltlich auf Rollstuhlstellplätzen oder in anderen Zugbereichen bzw. im Rahmen der Fahrradmitnahme befördert werden.

3.5 Exkurs: Beförderung orthopädischer Hilfsmittel per Kuriergepäck

Reisende, die ihr Hilfsmittel nicht bei der Zugfahrt mitnehmen können oder wollen, haben die Möglichkeit, es als Kuriergepäck befördern zu lassen. Dabei werden Rollstühle (Krankenfahrstühle) kostenfrei befördert, wenn das Merkzeichen „G“ im Schwerbehindertenausweis der Reisenden eingetragen ist (1 Hilfsmittel/Fahrt).

Bei der Beförderung orthopädischer Hilfsmittel als Kuriergepäck sind folgende Bedingungen erfüllen:

- a) Maximalmaße: Länge x Breite x Höhe: 1,25 x 1,10 x 1,60 m
- b) Maximalgewicht: 250 kg
- c) Dreirädrige Krankenfahrstühle, Krankenfahräder, Handbikes sowie Elektrorollstühle und andere Elektrofahrzeuge sind von der Beförderung als Kuriergepäck ausgeschlossen.

Merkblatt „Orthopädische Hilfsmittel“

Schwerbehinderte Menschen mit Hilfsmitteln für die persönliche Mobilität

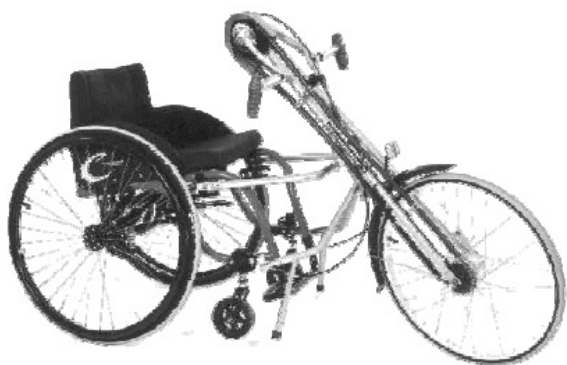
Folgende orthopädische Hilfsmittel werden für schwerbehinderte Menschen mit entsprechendem Ausweis (Vermerk „G“), vorbehaltlich der Platzverfügbarkeit, kostenlos befördert.

1. Auf Rollstuhlstellplätzen

Muskelkraftgetriebene Rollstühle (max. Länge: 1.200 mm, Breite: 700 mm; nach ISO 7193)



Handgetriebene Fahrradrollstühle (sog. „Handbikes“), nur wenn Rollstuhl und Fahrradteil trennbar sind.



Elektrorollstühle (max. Länge: 1.200 mm + 50 mm für die Füße, Breite: 700 mm; nach ISO 7193), wenn das Gesamtgewicht Rollstuhl und Nutzern die Tragfähigkeit der Einstiegshilfe nicht überschreitet (250 kg bzw. 350 kg).



Elektro-Scooter, nur dann, wenn sie die Maße der ISO-Norm für Rollstühle und die festgelegten Gewichtsgrenzen (inkl. Nutzern) von 250 kg bzw. 350 kg nicht überschreiten.



Nicht klappbare Gehgestelle, Laufräder und Rollatoren sowie Microbikes auf dem Rollstuhlstellplatz, sofern das Merkzeichen „G“ im Schwerbehindertenausweis vorhanden ist.



2. In allen Fahrgastbereichen

Klappbare Gehgestelle und Rollatoren, wenn sie wie Handgepäck verstaut werden können.



Gehstöcke und Gehstützen, wenn sie durch die Nutzer, respektive mit Hilfe Dritter, gefahrungslos verstaut werden können.



Sonstige Personengruppen mit Hilfsmitteln für die persönliche Mobilität

Folgende Hilfsmittel werden **analog eines Fahrrads in Zügen mit Fahrradmitnahme** kostenpflichtig im Rahmen der technischen Möglichkeiten (Tür- oder Gangbreiten) und der verfügbaren Kapazitäten befördert:

Liegeräder, Dreiräder und Tandems



Lange Laufräder

Handgetriebene Fahrradrollstühle, die nicht falt- bzw. zerlegbar und dadurch nicht verladbar sind.



Von der Beförderung sind folgende Hilfsmittel ausgeschlossen:

Motorroller, Mopeds, Quads, etc. (Freizeit- oder Verkehrsmittel)



Rollstühle, deren Gesamtgewicht die Tragfähigkeit der Einstiegshilfe übersteigt und somit nicht verladen werden können.

Elektro-Scooter, die der ISO-Norm für Rollstühle und den festgelegten Gewichtsgrenzen nicht entsprechen und nicht verladen werden können.



Anlage 7: Kontaktdaten der Mitglieder der begleitenden Arbeitsgruppe zum Programm der Deutschen Bahn AG

Vorsitzender:

- **Karl-Hermann Haack, MdB a.D.**
Beauftragter der Bundesregierung für behinderte Menschen 1998-2005
eMail: hermannhaack@web.de

Mitglieder:

- **NN**
Bundesministerium für Arbeit und Soziales
Referat Va1
Gleichstellung behinderter Menschen,
Grundsatzfragen der Behindertenpolitik
Wilhelmstr. 49
10117 Berlin
eMail: Va1@bmas.bund.de
- **Wolfgang Bachmann**
Deutscher Gehörlosen-Bund e.V.
Bundesgeschäftsstelle
Am Zirkus 4
10117 Berlin
Tel.: 089 99 26 98 - 95
Fax: 089 99 26 98 - 895
VPAD: wbachmann
eMail: w.bachmann@gehoerlosen-bund.de
- **Dipl.-Ing. Günter Brommer**
im DSB-Referat „Barrierefreies Planen und Bauen“
Deutscher Schwerhörigenbund e. V.
Breite Straße 23
13187 Berlin
Tel.: 030 47 54 11 14
Fax: 030 47 54 11 16
Internet: www.schwerhoerigen-netz.de
eMail: DSB-Referat-BPB@schwerhoerigen-netz.de

- **Anna Courtpozanis**
Mitglied im Kundenbeirat der Deutschen Bahn AG
Blinden- und Sehbehindertenbund in Hessen e.V.
Eschersheimer Landstr. 80
60322 Frankfurt
Tel: 069 15059670
eMail: a.courtpozanis@bsbh.org
- **Klaus Dickneite**
Mitglied des Deutschen Behindertenrats
Ostergrube 2
30559 Hannover
eMail: kdickneite@online.de
- **Bundesarbeitsgemeinschaft für Rehabilitation e.V. (BAR)**
Dr. Regina Ernst
Solmsstraße 18
60486 Frankfurt am Main
Tel. 069 60 50 18-16
eMail: regina.ernst@bar-frankfurt.de
- **Werner Gläser**
Deutscher Blinden- und Sehbehindertenverband e.V. (DBSV)
Wittbecker Straße 9
29229 Celle
Tel.: 05086/1627
Mobil: 01624613877
Fax: 032121001113
eMail: werner-glaeser@gfuv.de
Internet: www.dbsv.org
- **Stefan Krusche**
ISL – Interessenvertretung Selbstbestimmt Leben e.V.
Tilsiter Weg 2
68723 Schwetzingen
Tel. (dienstl.) 06202 87124
Tel. (priv.) 06202 2 25 25
Fax (dienstl.) 06202 87111
Fax (priv.) 06202 126 924
e-Mail (dienstl.) stefan.krusche@schwetzingen.de
e-Mail (priv.) stefan.krusche@online.de
Internet: www.krusche-rentenberatung.de

- **Marc-Andor Lorenz**
Referat UI 31
- **Personenverkehr, Öffentliche Verkehrssysteme, Radverkehr -**
Abteilung Umweltpolitik und Infrastruktur, Grundsatzfragen des
Ressorts-
Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
Invalidenstr. 44
10115 Berlin
Tel.: 030 2008-2622
Fax: 030 2008-1963
PC-Fax: 030 2008-807-2622
eMail: marc-andor.lorenz@bmvbs.bund.de
- **Manfred Mörs**
Sozialverband VdK Deutschland e.V.
Bundesgeschäftsstelle
Wurzerstraße 4 a
53175 Bonn
Tel.: 0228 82093-0
Fax: 0228 82093-46
eMail: moers@vdk.de
- **Für die BAG SELBSTHILFE:**
Annette Schlatholt
Ass.jur./Stellv. Geschäftsf.
LAG SELBSTHILFE NRW e.V.
Neubrückenstraße 12 - 14
48143 Münster
Tel.: 0251 5 40 16
Fax: 0251 51 90 51
eMail: annette.schlatholt@lag-selbsthilfe-nrw.de
- **Für den Deutschen Behindertensportverband:**
Rainer Schmidt
Leibnizstr. 46
53177 Bonn
Tel.: 0228 32 95 606
eMail: sport@schmidt-rainer.com
Internet : www.schmidt-rainer.com
- **Werner Schultz**
Eisenbahn-Bundesamt
Referat 44
- Investitionen Fahrweg Süd -
Heinemannstraße 6
53175 Bonn
Tel.: 0228 9826 441
Fax: 0228 9826 9441
eMail: SchultzW@eba.bund.de

- **Institut für barrierefreie Gestaltung und Mobilität GmbH (IbGM)**
Dr. Volker Sieger
Wissenschaftlicher Leiter
Niederlassung Mainz
Kaiserstr. 62
55116 Mainz
Tel. 06131 4827405
Fax: 06131 4827712
eMail: sieger@institut-bgm.de
Internet: www.institut-bgm.de
- **Hans-Jürgen Sievers**
Eisenbahn-Bundesamt
Fahrgastrechte/Tarifaufsicht
Sachbearbeiter, GA 1642
Heinemannstraße 6
53175 Bonn
Tel.: 0228 30795 419
Fax: 0228 30795 499
eMail: sieversh@eba.bund.de
- **Sabine Tekir**
**Mitarbeiterin beim Beauftragten der Bundesregierung für die Belange
behinderter Menschen**
Mauerstr. 53
11017 Berlin
Tel.: 03018 527 4637
Fax: 03018 527 1871
eMail: sabine.tekir@bmas.bund.de
- **Für den Deutscher Blinden- und Sehbehindertenverband (DBSV):**
Eberhard Tölke
Rungestr. 19
10179 Berlin
Tel.: 030 285387-0
Fax: 030 285387-200
eMail: info@dbsv.org
- **Heike Witsch**
BSK-Landesvertretung Schleswig-Holstein
Waidmannsruh 6
24594 Hohenwestedt
Tel. 04871 708575
eMail: HeWi_bsk@web.de

- **Hans Joachim Wöbbeking**
Mitglied im Kundenbeirat der Deutschen Bahn AG
Bundesverband Polio e.V.
Alisostr. 67
59192 Bergkamen
Tel.: 02306 983107
Fax: 02306 983108
eMail: hajowoe@t-online.de

Anlage 8: Abkürzungsverzeichnis der Deutschen
Bahn AG

ET	Elektrotriebzug
IRE	Interregio-Express
LVS	Landesweite Verkehrsservicegesellschaft
NFC	Near field communication
n-Wagenzüge	Nahverkehrswagenzüge (Ex-Silberpfeilwagen)
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
RB	Regionalbahn
RE	Regional-Express
TSI PRM	Technische Spezifikation für Interoperabilität Menschen mit eingeschränkter Mobilität
VB	Verkehrsbetrieb
VT	Verbrennungstriebzug (Dieselmotor)
ZOB	Zentraler Omnibusbahnhof