



Das 4. Programm zur Barrierefreiheit der Deutschen Bahn AG

Mai 2021

Inhaltsverzeichnis

1. 3. PROGRAMM DER DEUTSCHEN BAHN AG ZUR BARRIEREFREIHEIT - EIN KURZER RÜCKBLICK 2015 – 2020	3
2. KONKRETE MAßNAHMENPLANUNGEN 2020 - 2025	5
2.1 Maßnahmenplanungen der einzelnen Unternehmensbereiche der Deutschen Bahn AG.....	5
2.1.1 Maßnahmenplanungen im Unternehmensbereich Personenverkehr – Fernverkehr	5
2.1.2 Maßnahmenplanungen im Unternehmensbereich Personenverkehr – DB Bahn Regio im Bereich Schiene	11
2.1.2.1 Region Baden-Württemberg	12
2.1.2.2 Region Mitte	13
2.1.2.3 DB Regio Nordrhein - Westfalen	20
2.1.2.4 DB Regio Nord – Niedersachsen	21
2.1.2.5 DB Regio Nord – Regionalbahn Schleswig-Holstein.....	23
2.1.2.6 Region Nordost (Berlin-Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern)	30
2.1.2.7 Region Bayern	32
2.1.2.8 Region Südost.....	34
2.1.2.9 S-Bahn Hamburg	35
2.1.2.10 S-Bahn Berlin/Brandenburg	36
2.1.2.11 S-Bahn München	39
2.1.2.12 DB RegioNetz Verkehrs GmbH.....	39
2.1.2.13 Regionalverkehre Start Deutschland GmbH	42
2.1.3 Maßnahmenplanungen im Unternehmensbereich Personenverkehr – DB Regio Bus....	43
2.1.4 Maßnahmenplanungen im Unternehmensbereich – Personenbahnhöfe	46
2.1.4.1 Serviceleistungen	46
2.1.4.2 Schulungs- und Sensibilisierungsmaßnahmen für Mitarbeiter.....	47
2.1.4.3 Information	47
2.1.4.4 Baumaßnahmen	49
2.1.4.5 Das Bahnsteighöhenkonzept der DB AG	50
2.1.5 Barrierefreies Reisen	53
2.1.5.1 „Weitreichende Barrierefreiheit“ von Bahnsteigen.....	53
2.1.5.2 Vereinheitlichungen und Standardisierungen.....	53
2.1.5.3 Europäische, nationale und unternehmerische Regelungen zur Verbesserung der Barrierefreiheit.....	53
2.1.5.4 Exkurs: Barrierefreie Gestaltung von Bahnsteigzugängen über Reisendenübergänge	54
2.2 Ausgewählte DB-Services.....	56
2.2.1 Barrierefreie Gestaltung der DB Reisezentren	56
2.2.2 Fahrkartenautomaten	57
2.2.3 Barrierefreie Internetseiten.....	58
2.2.4 Die Mobilitätsservice-Zentrale (MSZ)	60
2.3 Ausgewählte Projekte	62
2.3.1 ioki – barrierefreie Buchung digitaler On-Demand-Lösungen	62
2.3.2 Fahrgastrechte/Fahrgastrechteverordnung.....	63
2.3.3 DB Reisendeninformation	65
2.3.4 App DB Barrierefrei / App DB Bahnhof live	66
2.3.5 IT-Programm „Vendo“	66
3. ABSCHLIEßENDE BETRACHTUNG.....	69
ANLAGEN ZUM 4. PROGRAMM DER DEUTSCHEN BAHN AG	77

1. 3. Programm der Deutschen Bahn AG zur Barrierefreiheit - Ein kurzer Rückblick 2015 – 2020

Wichtige Meilensteine der Deutschen Bahn AG auf dem Weg zur Barrierefreiheit

Geschäftsfeld DB Fernverkehr

Die seit Veröffentlichung des „3. Programms der Deutschen Bahn AG zur Barrierefreiheit“ bereits erzielten Verbesserungen sind in der 5-Jahres-Bilanz für den Bereich Fernverkehr beschrieben. Stellvertretend für viele umgesetzte Maßnahmen sei hier auf die Inbetriebnahme des ICE 4 mit Berücksichtigung einer fahrzeuggebundenen Einstiegshilfe sowie dem Intercity 2 als Doppelstockzug mit Rollstuhlbereich im niederflurigen Steuerwagen verwiesen.

Geschäftsfeld DB Regio Schiene im Bereich Schiene

Der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) in Deutschland wird von den Aufgabenträgern wie Landesverkehrsgesellschaften und Verkehrsverbänden ausgeschrieben. Die Aufgabenträger geben dem Leistungsumfang sehr genau vor, insbesondere auch die Anforderungen an den Fahrgastkomfort. Darin sind die gesetzlich geforderten Anforderungen an die Barrierefreiheit (TSI PRM) entsprechend berücksichtigt. Weiterführende Ausstattungs- und Servicekomponenten lassen sich von den EVU meist nicht einpreisen, da für Komfortsteigerungen keine Zusatzbewertung vorgesehen ist und damit das wirtschaftliche Risiko besteht, den Verkehrsvertrag nicht für sich zu entscheiden.

Des Weiteren stellt die Stationsinfrastruktur, die insbesondere in der Fläche durch unterschiedliche Bahnsteighöhen und nicht stufenfreie bzw. barrierefreie Zugänge gekennzeichnet ist, nach wie vor eine besondere Herausforderung für die Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) und damit für die Kunden im SPNV dar.

Die DB Regio AG ist aktuell in rund 120 Verkehrsverträgen Partner von Aufgabenträgern. Damit gestaltet sich ihre Flotte hinsichtlich der Fahrzeugtypen, Baureihen und Fahrzeugausstattungen äußerst heterogen und regional verschieden. Knapp 100 % der Verbrennungstriebfahrzeuge sowie der elektrisch betriebenen Triebfahrzeuge der DB Regio AG verfügen über fahrzeuggebundene Ein-/Ausstiegshilfen. Die dabei eingesetzten Komponenten sind unterschiedlich und reichen vom Ausfahrtritt über auslegbare Rampen bis zum Hublift. Damit ist gewährleistet, dass insbesondere Kunden im Rollstuhl einen Zugang zum Schienenpersonennahverkehr in die Züge der Deutschen Bahn erhalten. Bei den lokbespannten Zügen liegt der Anteil vergleichsweise bei 80 %.

Im Hinblick auf die anstehenden Ausschreibungen von Verkehrsnetzen und die bereits gewonnenen Ausschreibungen wird sich der Anteil jener Fahrzeuge, die noch nicht barrierefrei ausgestattet sind, erheblich reduzieren. Mittelfristig wird daher die gesamte Flotte über Universaltoiletten und digitale Informationssysteme verfügen.

Geschäftsfeld Personenbahnhöfe

Durch umfassende Neu- und Umbauten von rund 100 Stationen jährlich konnte im Geschäftsfeld Personenbahnhöfe die barrierefreie Nutzbarkeit auch im Zeitraum 2015 bis 2019 erheblich verbessert werden. Dazu wurden die Personenbahnhöfe u.a. mit zusätzlichen Aufzügen oder langen Rampen, erhöhten Bahnsteigen mit integriertem Blindenleitsystem, dynamischen visuellen und akustischen Fahrgastinformationsanlagen, in kleineren Stationen auch als dynamische Schriftanzeiger (DSA) mit Akustikmodul, ausgerüstet.

Als ausgewählte Bahnhofprojekte sollen hier beispielhaft die folgenden Projekte genannt werden:

- Neue barrierefreie Empfangsgebäude: Berlin-Gesundbrunnen (2015), Buchloe (2015), Hildesheim (2016), Grüner Bahnhof Lutherstadt-Wittenberg (2016), Münster Hbf (2017)
- Neue barrierefreie Haltepunkte: Erlangen Paul-Gossen-Straße (2015), Bonn UN Campus (2017)
- Barrierefrei ausgebaute Bahnhöfe: Bebra (2015), Wabern (2016), Passau Hbf (2017), Pforzheim (2017), Frankfurt Höchst (2018), München Holzkirchner Flügelbahnhof (2018), Traunstein (2018), Würzburg Hbf Personenunterführung (2018), Hockenheim (2018), Straubing (2019), Heilbronn Hbf (2019), Ulm Hbf (2019)

2. Konkrete Maßnahmenplanungen 2020 - 2025

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 Produktkategorien ICE und Intercity für Reisende mit Rollstuhl zugänglich. In vielen Zügen können zwei und in einer zunehmenden Anzahl von ICE-Zügen sogar bis zu vier Rollstuhlfahrer gemeinsam reisen. Viele WC-Räume wurden bereits mit tastbaren Piktogramm-Informationen ausgestattet und deren Anzahl nimmt kontinuierlich zu.

Die geplanten Maßnahmen zur Verbesserung der Barrierefreiheit bis Ende 2025 orientieren sich bei den Fahrzeugneubeschaffungen- und Redesign-Maßnahmen weitest möglich an den in Anlage 1a beschriebenen Grundsätzen sowie an den Zielen zur:

- Sicherung einer Mitnahmekapazität von mindestens zwei Rollstuhlfahrern,
 - einer ausgeweiteten Umsetzung des „Zwei-Sinne-Prinzips“ und
 - der Erweiterung diverser Festhaltungsmöglichkeiten im gesamten Zug.
-
- Im Bereich des Hochgeschwindigkeitsverkehrs werden vsl. bis Mitte 2024 die letzten der insgesamt 137 bestellten neuen ICE-Züge der vierten Generation (ICE 4) in Betrieb genommen. Alle Triebzüge des ICE 4 sind mit einer fahrzeuggebundenen Einstiegshilfe ausgerüstet. Die zunächst ausgelieferte 12-teilige Variante verfügt über vier Rollstuhlplätze, ebenso wie die später hinzukommende 13-teilige Variante. Diese ICE 4-Langzüge werden vorzugsweise im ICE-Kernnetz als schnelle Verbindung zwischen den Metropolregionen eingesetzt. Seit Dezember 2019 ersetzt der ICE 4 schrittweise die erste ICE-Generation im grenzüberschreitenden Verkehr von und zur Schweiz. Ab Ende 2020 beginnend kommt die kürzere 7-teilige Variante des ICE 4 hinzu. Diese Züge haben jeweils zwei Rollstuhlstellplätze und sind miteinander kuppelbar, so dass auf den nachfragestarken Verbindungen ebenfalls bis zu vier Rollstuhlstellplätze angeboten werden können.

Die Beschaffung des ICE 4 in hoher Stückzahl und mit großer Sitzplatzkapazität ist ein wichtiger Beitrag für Angebotserweiterungen vor dem Hintergrund der deutlich zunehmenden Nachfrage für Fernverkehrs-Reisen mit der Bahn.

-
- Im Februar 2019 hat die DB 23 neue Fernverkehrszüge mit dem Arbeitstitel ECx bestellt. Diese sind für die internationale Relation Berlin – Amsterdam sowie für touristische Direktverbindungen nach Westerland (Sylt) und Oberstdorf vorgesehen und bieten ICE-Komfort. Die ersten ECx-Züge sollen vsl. ab Dezember 2023 in den Einsatz gehen.

Mit dem ECx wird ein nahezu vollständig niederfluriger Zug beschafft. An allen Einstiegstüren ist ein stufenfreier Zugang bei der an Fernverkehrsstationen vorherrschenden Bahnsteighöhe von 76 cm gegeben. Die Stufenfreiheit setzt sich auch im Innenraum des Zugkonzepts durchgehend fort. Lediglich in einem kleinen Teilbereich der beiden Endwagen werden aus konzeptionellen Gründen Stufen zum Erreichen weniger Sitzplätze erforderlich. Mit dem neuen Fahrzeugkonzept wird daher eine barrierefreie und besonders komfortable Zugänglichkeit für alle Fahrgäste und insbesondere für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen sowie Kunden mit Reisegepäck oder Kinderwagen erreicht.

An der 1 m breiten Einstiegstür zum rollstuhlgerechten Bereich ist eine automatische Spaltüberbrückung vorgesehen, die bei Bahnsteighöhe von 76 cm einen niveaugleichen Zugang ohne weitere Hilfsmittel erlaubt. Im künftigen Einsatzfeld der ECx-Züge ist dies der Regelfall. Bei einer geringen Anzahl von Halten an Bahnsteigen mit einer Höhe von 55 cm wird durch das Zugpersonal eine Rampe zur Überbrückung der Höhendifferenz angelegt. Die ECx-Züge in der aktuell bestellten Konfiguration mit 17 Wagen verfügen über drei Rollstuhlstellplätze gemäß der in Anlage 1a beschriebenen Standards. Das Universal-WC befindet sich im gleichen Wagen und der sich im Nachbarwagen anschließende Restaurantbereich inkl. der Ausgabetheke ist für Rollstuhlfahrer zugänglich.

Auch alle sonstigen Anforderungen an das ECx-Fahrzeugkonzept wurden zur Erreichung einer weitestmöglichen Barrierefreiheit bei der Beschaffung berücksichtigt. Bezüglich Kundeninformation, Wegeleitung und Kennzeichnung werden die ECx-Züge dem neuesten Standard der ICE 4-Flotte entsprechen: beispielsweise das akustische Türfindesignal bei den Einstiegstüren oder kontraststarke Monitore in Fahrgasträumen und Einstiegsbereichen, die Reisende kontinuierlich mit aktuellen Informationen über Fahrtverlauf und Anschlussverbindungen versorgen.

Für die Orientierung im Zug relevante Fahrgastinformationselemente sind tastbar bzw. in Brailleschrift vorgesehen. Diese sind in den Einstiegsbereichen, innerhalb der WCs und bei der Platznummerierung der Sitze zu finden. Zur Fortbewegung an Bord ist der gesamte Zug mit Festhaltungsmöglichkeiten an allen Sitzen, an Sitzbänken und Trennelementen im Restaurantbereich sowie in Gangbereichen, die mit einem seitlichen Handlauf in Längsrichtung versehen sind, ausgestattet.

-
- Für die kurzfristige Erweiterung des Intercity-Netzes werden insgesamt 17 Doppelstocktriebzüge, die bisher bei der österreichischen Westbahn im Einsatz und gemäß der europäischen Norm zur Zugänglichkeit (TSI-PRM) zertifiziert sind, als hochwertige Gebrauchtfahrzeuge übernommen. Damit kann die Deutsche Bahn die Intercity-Flotte zusätzlich verstärken und den Ausbau ihres Angebots beschleunigen.

Bereits seit Frühjahr 2020 sind die ersten Züge auf einer neuen Intercity-Linie zwischen Dresden, Berlin, Rostock und Warnemünde im 2-Stundentakt unterwegs. Um den im Einsatzfeld der neuen Züge noch vorhandenen drei Bahnsteighöhen (38, 55 und 76 cm) gerecht zu werden, verfügen die Züge über eine Einstiegshöhe von 55 cm (analog Steuerwagen des Intercity 2). Dadurch ist an 55 cm-Bahnsteigen ein Ein-/Ausstieg für Rollstuhlfahrer ohne personelle Unterstützung möglich. An Halten mit Bahnsteighöhe von 38 oder 76 cm legt das Zugbegleitpersonal eine im Zug befindliche mobile Rampe zur Überbrückung der Höhendifferenz auf.

Die Züge verfügen über breite Einstiegstüren, die mit akustischen Türfinde-Signalen ausgestattet sind. Außen am Fahrzeug erhalten die Züge im Rahmen der Lackierung auf das DB-Farbkonzept eine neue Außenkennzeichnung mit u. a. großen Symbolen für verschiedene Bereiche im Zug sowie Informationen zu Klasse, Wagen- und Sitzplatznummern.

Die DB beabsichtigt, den Rollstuhlbereich bei diesen Zügen langfristig zu überarbeiten.

Bereits bis 2023 wird sukzessive die taktile Wegeleitung in den Vorräumen und an den Haltestangen optimiert. An den Sitzen werden taktile Sitzplatznummern ergänzt.

In beiden Klassen wird ein gastronomischer Service direkt am Platz im Ober- und Untergeschoss angeboten.

- Im Juli 2020 hat die DB den Abschluss eines Rahmenvertrags zur Beschaffung von bis zu 90 neuen Hochgeschwindigkeitszügen und die Festbestellung eines ersten Abrufs von 30 dieser Züge mit der Bezeichnung ICE 3neo bekannt gegeben. Die ersten Züge dieser Bestellung sollen bereits ab Dezember 2022 in Betrieb gehen. Sie sind 200 Meter lang, zu Doppelzugeinheiten mit zwei Zugteilen kuppelbar und wurden gemäß den im 3. Programm zur Barrierefreiheit definierten Standards für Fernverkehrszüge der DB AG bei Siemens Mobility bestellt. Der ICE 3neo stellt eine Weiterentwicklung der im Hochgeschwindigkeitsverkehr bewährten ICE 3-Fahrzeugplattform dar.

Mit der Investition in neue ICE 3neo-Züge bleibt die DB auf Wachstumskurs und kann das Platzangebot der ICE bis 2025 um ca. 13.000 Sitzplätze erweitern. Die ersten Züge davon sollen zunächst auf Linien zwischen Nordrhein-Westfalen und München zum Einsatz kommen, welche über die

Schnellfahrstrecke Köln - Rhein-Main führen. Durch das in Rekordzeit auf den Weg gebrachte Beschaffungsprojekt kann die ICE-Flotte in wenigen Jahren auf dann insgesamt 421 komfortable Triebzüge erweitert werden. Obwohl der ICE 3neo auf einer bekannten und erprobten technischen Plattform basiert, können dort wichtige kundenrelevante Innovationen berücksichtigt werden. Beispielsweise erhalten die Züge mobilfunktransparente Scheiben und Fahrradstellplätze.

In Sachen Zugänglichkeit wird der ICE 3neo nicht nur Standards der ICE 4-Flotte, z. B. die Berücksichtigung des Zwei-Sinne-Prinzips mit modernen Informationsmonitoren und einem taktilen Orientierungssystem erreichen, sondern bei der fahrzeuggebundenen Einstiegshilfe für Rollstuhlfahrer ein komplett neu entwickeltes System beinhalten. Um den Rollstuhlhublift gegenüber den Lösungen bei Vorgängerbaureihen (z.B. ICE 4) robuster und leichter handhabbar zu gestalten, ist eine Konstruktion geplant, bei der sich der Bedienungsprozess signifikant vereinfacht und damit beschleunigen lässt. Hier wird ein Einstiegsbereich der neuen Züge exklusiv für den Zu- und Ausstieg von Rollstuhlfahrern reserviert, so dass der Hublift an Bord nicht mehr aufwändig eingeklappt und in einem Schrankraum verstaut werden muss. Über einen Austausch mit der programmbegleitenden Arbeitsgruppe wird gewährleistet, dass Expertise von Rollstuhlfahrern in die Ausgestaltung der neuen Hubliftkonstruktion einfließen kann.

- Das Redesign-Programm für die dritte ICE-Generation (ICE 3) wird fortgesetzt und vsl. 2023 abgeschlossen sein. Die Maßnahmen zur Verbesserung der Zugänglichkeit bei diesem Fahrzeugprojekt wurden bereits im 3. DB Programm beschrieben. Während alle über die Hochgeschwindigkeitsstrecke Nürnberg – Erfurt – Halle/Leipzig verkehrenden ICE 3-Züge schon ausschließlich mit redesignten Triebzügen angeboten werden, werden nach und nach auch weitere Relationen von diesen Verbesserungen profitieren. Beispielsweise kann dann aufgrund der Nachrüstung eines zweiten Rollstuhlstellplatzes pro Zug die angebotene Mitnahmekapazität für Rollstuhlfahrer auf diesen Strecken verdoppelt werden. Ebenfalls werden dann die ICE 3-Züge über Festhaltungsmöglichkeiten an den Sitzen und ein modernes Fahrgastinformationssystem verfügen.
- Bereits im Oktober 2018 wurde der programmbegleitenden Arbeitsgruppe das Modernisierungsprojekt ICE 1 vorgestellt und der Planungsstand bezüglich der Maßnahmen zur Verbesserung der Zugänglichkeit erörtert.

Mit dem Modernisierungspaket für die ICE 1-Flotte wird das Ziel verfolgt, die erste ICE-Generation für weitere Einsatzjahre bis etwa 2030 fit zu machen. Die Maßnahmen im Innenraum fokussieren sich auf eine Renovierung abgenutzter Komponenten ohne Umbauten der Wagenstruktur. Dennoch beinhaltet die Modernisierung auch einige Nachrüstungen und damit vielfältige Verbesserungen der Barrierefreiheit.

Die Seitengänge erhalten in allen Wagen Haltestangen an jedem zweiten Fenster und an den Restaurantbänken werden Haltegriffe ergänzt. Erstmals erhält der ICE 1 Informationsdisplays an der Zugaußenseite sowie innen im Sitzplatzbereich der Großräume, im Kleinkindabteil und Bordrestaurant. Das bereits in anderen ICE-Zügen etablierte taktile Wegeleitsystem wird berücksichtigt. Im Universal-WC wird u. a. ein zusätzlicher Spiegel für Rollstuhlfahrer und ein niedrig angeordneter zweiter Notruftaster nachgerüstet.

Für Rollstuhlfahrer werden drei vollwertige Stellplätze eingerichtet, was die Ergänzung eines weiteren Hubtisches und die Verbesserung von Rangiermöglichkeiten zum Anfahren der Stellplätze beinhaltet.

Die ICE 1-Flotte wird auf den besonders nachfragestarken Verbindungen durch den ICE 4 ersetzt, so dass der modernisierte ICE 1 für ein Einsatzfeld mit mittlerer Nachfrage und für Halte an etwas kürzeren Bahnsteiglängen ausgelegt ist. Daher wird die Anzahl ohne Auswirkungen auf die Reisen von mobilitätseingeschränkten Reisenden von bisher 12 auf künftig 9 Mittelwagen pro Zug verringert.

- Für die Beschaffung einer neuen Generation von Hochgeschwindigkeitszügen (Arbeitstitel HGV 3.0), welche sich aktuell noch in der Vorprojektphase befindet, ist es die klare Absicht der DB, für den Zustieg von Rollstuhlfahrern eine niveaugleiche und autonom nutzbare Lösung für unsere Regelbahnsteighöhe 76 cm zu erreichen. Festlegungen zu bestimmten Fahrzeugtypen gibt es noch nicht, entsprechende Machbarkeitsanalysen bzw. zusätzliche Zielsetzungen z.B. zu Innenraumkonzepten und deren Lösungsmöglichkeiten werden in den kommenden Jahren im Kontext des Beschaffungsprojektes erarbeitet.

Mit der Programmbegleitenden Arbeitsgruppe wird bei diesem Zukunftsprojekt frühzeitig vor der Ausschreibung von rollendem Material auf der Grundlage gesetzlicher Bestimmungen ein Informations- und Beratungsprozess gestartet. Auch ist die DB bereit, gemeinsam mit den Vertretern der Arbeitsgruppe bestimmte Ziele und Ideen für gute, innovative Lösungen bezüglich Barrierefreiheit der Fahrzeugindustrie vorzutragen, um den Optionsrahmen abzustecken und den Bedürfnissen aller Kunden bei der Gestaltung der mittel- bis langfristig zu beschaffenden Hochgeschwindigkeitszüge gerecht zu werden.

- Im Oktober 2015 startete das ICE Portal auf allen ICE-Zügen der DB Fernverkehr und hat sich inzwischen zu einem vielseitigen Info- und Entertainmentportal etabliert. In mehreren Schritten wurden verschiedene Angebote und externe Partner integriert. Im heutigen Angebotsportfolio befinden sich neben den klassischen Reiseinformationen (z.B. aktueller Reiseverlauf, Anschlussmöglichkeiten) auch Spielfilme & Serien, Magazine & Zeitungen, Hörspiele, aktuelle Nachrichten, Spiele und vieles mehr. Ab Ende 2020 wird

dieses Angebot sukzessive auch auf die Intercity-Flotte ausgeweitet. Bereits Ende 2022 wird ein Großteil der Intercity-Flotte damit ausgestattet sein.

Um den stetig steigenden Nutzeransprüchen gerecht zu werden, entwickelt die DB Fernverkehr das Produkt nach dem kundenzentrierter Design-Ansatz kontinuierlich weiter. Ziel ist es, einen guten Ausgleich der sehr unterschiedlichen Anforderungen all unserer Nutzer zu schaffen. Zusätzlich wird die DB Fernverkehr die Zusammenarbeit mit Interessenvertretern intensivieren, mit dem Ziel die Benutzerführung im ICE Portal für alle Zielgruppen stetig zu optimieren.

Im Zuge dessen wird die Orientierungsmöglichkeit sowie die Benutzerführung für assistive Systeme weiter ausgebaut, um eine vollständige Navigierbarkeit im Seitenkontext zu ermöglichen. Für ein bestmögliches Ergebnis wird das ICE Portal regelmäßigen, z.T. automatisierten Tests unterzogen.

- Für mobilitätseingeschränkte Reisende gibt es im Fernverkehr eine umfassende Qualifizierung der Mitarbeiter im Bordservice – sowohl in Funktionsausbildungen als auch in jährlichen Fortbildungen. Wir sensibilisieren Zugbegleiter zum einen während des Zugaufenthalts am Bahnsteig, gezielt auf mobilitätseingeschränkte Gäste zu achten, zum anderen ist die Bedienung der fahrzeuggebunden Einstieghilfen der ICE-Bau-reihen 407 und 412 fester Bestandteil von Unterweisungen und Fortbildungen. Dies wird praktisch am Zug trainiert. Des Weiteren vertiefen die Zugbegleiter, welche auf diesen Fahrzeugen eingesetzt werden, im Abstand von zwei Jahren die Anwendung durch eine Virtual Reality Simulation. Eine gute Kommunikation mit dem Kollegium von DB Station& Service wird hervorgehoben.

Zusätzlich wird der Blick im Umgang mit Störungen, Verspätungen, Ausfall oder dem Liegenbleiben von Zügen geschärft. Gezielte Eingaben im Reisenden-Informationssystem haben dies zur Folge, um schnellstmöglich entsprechende Auswirkungen für die Fahrgäste zu minimieren und sie gleichzeitig zu informieren.

Außerdem werden alle Mitarbeiter im Bordservice in den Funktionsausbildungen und in jährlichen Fortbildungen zum Gastgeberkonzept und den Servicewerten geschult – auch in Bezug auf Gäste mit Unterstützungsbedarf und mobilitätseingeschränkte Reisende. Auch tarifliche Besonderheiten mit Blick auf mobilitätseingeschränkte Reisende werden trainiert. Dies beinhaltet ebenfalls die fahrzeugspezifischen Ausstattungen, wie beispielsweise ausgewiesene Sitze oder Toiletten im Zug, welche unmittelbar in den Fahrzeugen erlernt werden.

In der Regel werden die Schulungen zum einen theoretisch in Präsenz, z.B. anhand von Filmen, Broschüren sowie internen und externen Informationsmaterialien, durchgeführt. Das Gastgeberkonzept wird in einer Präsenzveranstaltung geschult. Dabei sind die Werte Fingerspitzen-

gefühl und Miteinander besonders wichtig. Schulungen mit Betroffenen finden nicht statt, Anwendung finden jedoch praxisnahe Methoden, wie z.B. Rollenspiele.

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

Mit Blick auf den Wettbewerbsmarkt hat sich die DB Regio AG zum Ziel gesetzt, in den kommenden Jahren mit Produktinnovationen ihre Kunden zu überzeugen. Die Herausforderungen sind allerdings gestiegen, denn selbstbestimmte Mobilität und Barrierefreiheit gewinnen in der Gesellschaft mit Recht an Bedeutung. Da sich die DB Regio AG als Teil eines Systemverbundes begreift, der für die Kunden eine durchgängige Reisekette ermöglicht, arbeitet sie eng mit anderen Akteuren zusammen. So beteiligt sie sich zum Beispiel an Forschungsprojekten und steht im Austausch mit Hochschulen und Branchenkennern. Ziel ist es, umfassende Lösungen dafür zu entwickeln, wie Zugangshürden abgebaut und Fahrten für die Kunden einfach und entspannt ausgestaltet werden können.

Die DB Regio AG unterhält einen sehr komplexen Fahrzeugpool, der sich aus unterschiedlichen Fahrzeugtypen und Bauarten zusammensetzt. Dabei orientieren sich die Ausstattungskomponenten maßgeblich an den in den Verkehrsverträgen mit den Aufgabenträgern festgeschriebenen Anforderungen sowie an den gesetzlichen Rahmenbedingungen, wie zum Beispiel der TSI PRM. Um den Fahrkomfort zu steigern, handelt die DB Regio AG darüber hinaus auch eigeninitiativ. So werden kontinuierlich die Bedürfnisse der einzelnen Kundengruppen analysiert und an der Ist-Situation gespiegelt. Daraus ergeben sich verschiedene Handlungsfelder, wobei die Servicequalität der Kundenbetreuer im Nahverkehr und Triebfahrzeugführer eine große Rolle spielt. Denn die Handlungssicherheit der Mitarbeiter ist eine wichtige Grundlage für ein barrierefreies Reisen aller Fahrgäste. Aus diesem Grund ist der Umgang mit mobilitätseingeschränkten Reisenden fest in der Qualifizierung der Kundenbetreuer im Nahverkehr und Triebfahrzeugführer von DB Regio verankert. Dabei stehen neben den zur Verfügung stehenden Unterstützungs- und Informationsangeboten auch die praktische Bedienung der Fahrzeugeinrichtungen im Fokus der Qualifizierung (z.B. Anlegen Überfahrrampe). Zur Verbesserung und Aufrechterhaltung der Handlungssicherheit ist der Umgang mit mobilitätseingeschränkten Reisenden nicht nur Teil der Ausbildung, sondern wird auch im Rahmen der regelmäßigen Fortbildung wiederholt und geübt. Perspektivisch wird das Qualifizierungsangebot in Form eines Blended Learning- Angebots zur Verfügung stehen, welches die Verzahnung von theoretischem Wissen und praktischer Anwendung weiter verbessert. Demzufolge werden digitale Inhalte zum Umgang mit mobilitätseingeschränkten Reisenden in kurzen Lernnuggets (z.B. Video, Web-basiertes Training, Simulation) auf der Lernmanagementplattform „DB Lernwelt“ zur Verfügung gestellt, die von den Mitarbeitern jederzeit über ihr

mobiles Endgerät abgerufen und ggf. für eine bedarfsorientierte Nachschulung gezielt genutzt werden können.

Vor dem Hintergrund der Digitalisierung fokussiert die DB Regio AG den Ausbau der Reisendeninformation im Hinblick auf Medien, Kanäle und Inhalte. Konkret geht es unter anderem um die Weiterentwicklung der App „DB Streckenagent“, die WLAN-Verfügbarkeit an Bord der Regio-Fahrzeuge, die elektronische Anzeige der Wagenreihung und Funktionsbereiche sowie die Darstellung von Fahrplanabweichungen auf Basis digitaler Streckennetzpläne.

2.1.2.1 Region Baden-Württemberg

Verkehrsbetrieb S-Bahn Stuttgart

Bei der S-Bahn Stuttgart sind auf allen sechs Linien S-Bahn Fahrzeuge der Baureihen ET 430 und ET 423 mit fahrzeuggebundener Einstiegshilfe im Einsatz. Die 60 Fahrzeuge der Baureihe ET 423 werden auf den Linien S4, S5, S6/S60 eingesetzt. In den letzten Jahren wurden diese Fahrzeuge an den Standard der Neufahrzeuge der ET 430 angepasst. Die ET 430 erfüllt die Anforderungen der TSI PRM und ist zudem mit einem Schiebetritt zur Spaltminimierung an Bahnsteigen ausgestattet. Damit ist dieses Fahrzeug für Bahnsteige mit einer Höhe von 96 cm barrierefrei.

Alle Fahrzeuge verfügen über zwei Rollstuhlstellplätze, die sich im Mehrzweckabteil (Zugang über die 1. Tür hinter dem Triebkopf) befinden. Der Rollstuhlstellplatz der ET 430 ist mit einer Sprechstelle, über die der Rollstuhlfahrer Kontakt zum Triebfahrzeugführer aufnehmen kann, ausgestattet. Um mobilitätseingeschränkten Fahrgästen den Ein- und Ausstieg in die Fahrzeuge zu erleichtern, sind Einstiegshilfen zur Überbrückung der Höhendifferenz an Bahnsteigen sowie zur Überbrückung von Spalten vorhanden. Sowohl im Außen- als auch im Innenbereich befinden sich in Höhe des Mehrzweckabteils Taster zum Anfordern der Ausstiegshilfe durch den Triebfahrzeugführer.

Für sehbehinderte und blinde Fahrgäste werden akustische Informationen ausgeführt. Hierzu gehören u. a. akustische Türwarnsignale beim Öffnen und Schließen der Türen, Türfindesignale sowie eine akustische Rückmeldung bei der Betätigung der Türtaster. Die Türen sind außen mit einer Tastleiste für sehbehinderte Menschen ausgestattet. Die Fahrzeuge sind mit automatischen Anlagen zur optischen und akustischen Fahrgastinformation ausgestattet. Die Information vor einem Halt umfasst die Anzeige und Ansage der Station und die Ausstiegsseite. Während eines Halts werden Liniennummer und Fahrtziel an den Haltestellen durchgesagt. Nach Abfahrt des Zuges werden Liniennummer und Fahrtziel sowie der nächste Halt im Zug angezeigt und durchgesagt. An den Außenanzeigen wird der Endbahnhof sowie wichtige Unterwegsbahnhöfe angezeigt.

DB Regio Baden-Württemberg und DB ZugBus Regionalverkehr Alb Bodensee

Die DB Regio Baden-Württemberg erbringt fast flächendeckend Nahverkehrsleistungen in Baden-Württemberg und hat hierfür Betriebsstandorte in den Großräumen Stuttgart, Freiburg und Ulm. Zu DB Regio gehört auch die DB Zug-Bus Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH, die sowohl Leistungen im SPNV als auch im Bus-Verkehr erbringt.

In den letzten Jahren wurden die Leistungen des ehemaligen „großen Verkehrsvertrags“ der DB Regio in einzelnen kleineren Verkehrsverträgen europaweit ausgeschrieben. In den Ausschreibungen wurden die Anforderungen an die Neu- und Gebrauchtfahrzeuge in den Lastenheften durch die Aufgabenträger definiert. Hierbei lag auch der Fokus auf der Barrierefreiheit. Hierzu zählen beispielsweise die Vorgaben hinsichtlich der Mehrzweckbereiche.

Mit Einführung des neuen Jahresfahrplans ab 15. Dezember 2019 setzt die DB Regio Baden-Württemberg planmäßig nur noch Fahrzeuge ein, die über eine fahrzeuggebundene Einstiegshilfe verfügen. Diese Einstiegshilfen können Hublifte, mobile oder ausfahrbare Rampen sein. In der Reiseauskunft werden die Einstiegshilfen auf bahn.de und dem DB Navigator dargestellt.

Zusätzlich weist die Region als erste bundesweit die digitale Wagenreihung (Virtueller Zug) aus, welche die genaue Platzierung der fahrzeuggebundenen Einstiegshilfen, der Mehrzweckbereiche sowie der 1. und 2. Klasse darstellt. Die Fahrgäste finden diese Informationen sowohl auf den Bahnhofsanzeigen als auch auf allen digitalen Plattformen, wie z.B. dem DB Navigator oder dem Streckenagenten. Von der digitalen Wagenreihung profitieren alle Fahrgäste, insbesondere jedoch mobilitätseingeschränkte Reisende mit Rollstühlen und Reisende mit Fahrrädern oder Kinderwägen. Aber auch Reisende mit viel Gepäck können schon vor Reiseantritt die tatsächliche Position des Mehrzweckabteils am Bahnsteig erkennen und sich darauf einstellen.

2.1.2.2 Region Mitte

Teilnetz Main-Weser/Niddertal/Kinzigal

Auf den Strecken Frankfurt - Wächtersbach – Fulda – Bebra, Frankfurt - Bad Vilbel - Glauburg-Stockheim/Nidda und Frankfurt - Gießen - Kassel werden sowohl modernisierte als auch jüngere Doppelstock-Wagen der Bauarten Dosto `94 und Dosto 2003 eingesetzt. Diese sind mit modernen Fahrgastinformationssystemen ausgestattet. Die Steuerwagen verfügen über einen TSI PRM-gerechten Mehrzweckraum (incl. Toilette).

Die Niddertalbahn (Frankfurt - Glauburg-Stockheim) wird neben lokbespannten Doppelstockwagen überwiegend mit VT 642 bedient. Diese Fahrzeuge

wurden für den Einsatz auf der Niddertalbahn umfassend modernisiert und verfügen über einen großen Mehrzweckbereich mit Rollstuhlstellplätzen, von denen auch die Universaltoilette zu erreichen ist. Im Einstiegsbereich zum Mehrzweckraum befindet sich eine manuell zusammenklappbare Rampe, mit der im Bedarfsfall die Lücke zwischen Zug und Bahnsteigkante geschlossen werden kann. Für die Überbrückung der Lücke zwischen Zug- und Bahnsteigkante sind die Fahrzeuge zudem mit Schiebetritten ausgestattet; damit sind die Fahrzeuge für Bahnsteige mit einer Höhe von 55 cm barrierefrei. Die Fahrzeuge verfügen über ein optisch-akustisches Fahrgastinformationssystem. Des Weiteren sind Kameras zur Videoüberwachung im Fahrgastraum installiert.

Teilnetz Mittelhessen

Das Mittelhessennetz umfasst die Linien RB40/41 von Frankfurt nach Dillenburg bzw. Treysa. Von Frankfurt bis Gießen laufen die beiden Linien vereinigt, in Gießen werden die Züge dann geteilt. Zwischen Frankfurt (Main) über Gießen nach Dillenburg bzw. Treysa werden gemäß Verkehrsvertrag 16 vierteilige Triebzüge ET 442.2 eingesetzt. Des Weiteren ist die Linie RB 49 Bestandteil des Mittelhessennetzes, diese führt von Hanau über Friedberg nach Gießen. Von Hanau über Friedberg nach Gießen werden sechs dreiteilige Triebzüge ET 442.1 eingesetzt.

In allen Zügen gibt es für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste Sitze mit klappbaren Armlehnen. In den großzügigen Mehrzweckraumflächen im Triebzug finden Sie eine hochwertige Ausstattung für Rollstuhlfahrer: Rampe mit Anforderungstaster, zwei bzw. drei Rollstuhlstellplätze, Sprechstellen im Mehrzweckraum und einer großen, barrierefreien Toilette. Zusätzlich gibt es Blindentastleisten senkrecht über und unter dem Öffnungstaster der Außentüren. In Summe sind ca. 10 % der Sitze speziell für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste.

Damit wird die Reise aller Fahrgäste komfortabel und ist an Bahnsteigen mit einer Höhe von 55 cm barrierefrei gewährleistet.

Teilnetz Main-Neckar/Ried

Seit Dezember 2017 werden ausschließlich neue Doppelstocktriebzüge der Bauart Twindexx Vario Dosto 2010 eingesetzt. Das Einsatzgebiet umfasst die Strecken Frankfurt – Darmstadt – Mannheim/Wiesloch-Walldorf/ Schwetzingen sowie Frankfurt – Biblis – Mannheim. Die Einstiegshöhe beträgt an allen Türen 73 cm und gewährleistet einen niveaugleichen, barrierefreien Einstieg an Bahnsteigen mit 76 cm Höhe. Zur Überbrückung der Lücke zwischen Zug und Bahnsteigkante an Bahnsteigen sind die Triebzüge mit einer automatisch ausfahrbaren Spaltüberbrückung auf Einstiegshöhe sowie einer mobilen Klapprampe für mobilitätseingeschränkte Reisende ausgestattet. Die mobile Klapprampe ist in jedem Triebzug vorhanden. Die Rampe wird vom Kundenbetreuer

auf Anforderung durch den Fahrgast (mittels Anforderungstaster) manuell bedient.

Der Mehrzweckbereich für mobilitätseingeschränkte Reisende befindet sich im 1./2. Klasse-Mittelwagen in unmittelbarer Nähe zum Einstiegsbereich und bietet Platz für zwei Rollstuhlfahrer. Der Twindexx Vario Dosto 2010 ist komfortabel und an 76 cm Bahnsteigen barrierefrei erreichbar, ebenso wie die TSI PRM-konforme Universaltoilette, die sich in diesem Bereich des Wagens befindet. Darüber hinaus verfügen die Triebzüge über eine optisch-akustische Fahrgastinformationsanlage und Kameras.

Teilnetz Dreieich

Auf der Dreieichbahn (Frankfurt – Rödermark - Ober Roden - Dieburg) sind neue Dieseltriebzüge VT 633 und VT 632 im Einsatz. Diese verfügen über eine Spaltüberbrückung, barrierefreie Universaltoiletten, Rollstuhlstellplätze sowie ein optisch-akustisches Fahrgastinformationssystem. Die Fahrzeuge sind an 55 cm Bahnsteigen barrierefrei. An den Fahrzeugenden befinden sich in den Einstiegsbereichen manuell zusammenklappbare Rampen, die bei Bedarf die Lücke zwischen Zug und Bahnsteigkante überbrücken können. Zur Erhöhung des Sicherheitsempfindens sind die Fahrzeuge mit Kameras ausgestattet.

In jedem Triebzug sind mindestens 10 % der Sitzplätze für mobilitätseingeschränkte Reisende als „Priority Seats“ ausgewiesen.

Teilnetz Taunus

Auf der Taunusstrecke werden lokbespannte Doppelstockzüge eingesetzt, welche über einen großen Mehrzweckbereich im Steuerwagen verfügen. In diesem Mehrzweckbereich befindet sich eine barrierefrei erreichbare Universaltoilette. Der Abstand zwischen Zug und Bahnsteigkante wird durch eine bei Bedarf ausklappbare Rampe überbrückt. Weiterhin verfügen die Doppelstockwagen über ein optisch-akustisches Fahrgastinformationssystem. Für den Einsatz ab Dezember 2021 werden die Fahrzeuge einem umfangreichen Redesign unterzogen.

DB Regio Mitte - Verkehrsvertragsmanagement RMV/NVV

In allen Regionalzügen, das heißt Regionalexpress (RE) und Regionalbahn (RB), im Bereich des Rhein-Main-Verkehrsverbundes (RMV) sowie auf den ein- und ausbrechenden RE-Linien fahren Kundenbetreuer im Nahverkehr (KiN) mit, die mobilitätseingeschränkten Fahrgästen behilflich sind. Darüber hinaus erleichtern die einheitliche Zugbildung sowie die Kommunikation des Standortes des Steuerwagens (bei Abfahrt in Frankfurt/Main Hbf immer an der Spitze des Zuges) die Fahrt.

Der Einsatz von KiN wird durch neue Verkehrsverträge sukzessive auf die anderen Teilnetze ausgeweitet.

S-Bahn Rhein-Main

Seit Fahrplanwechsel 2015 sind auf allen S-Bahn-Linien moderne Fahrzeuge mit fahrzeuggebundener Einstiegshilfe im Einsatz. Auf den Linien S 2, S 3, S 4, S 5 und S 6 werden ET 423 eingesetzt. Diese wurden im Laufe des Jahres 2015 modernisiert und entsprechend der Anforderungen der TSI PRM nachgerüstet. Auf den Linien S 1, S 7, S 8 und S 9 werden Neufahrzeuge (ET 430) eingesetzt, die die Anforderungen der TSI PRM erfüllen.

Jedes Fahrzeug verfügt über zwei Rollstuhlstellplätze mit je einem zusätzlichen Sitz für eine Begleitperson. Der Rollstuhlstellplatz ist mit einer Sprechstelle ausgestattet, über die der Rollstuhlfahrer Kontakt zum Triebfahrzeugführer aufnehmen kann. Um mobilitätseingeschränkten Fahrgästen den Ein- und Ausstieg in die Fahrzeuge zu erleichtern, sind Einstiegshilfen zur Überbrückung der Höhendifferenz an Bahnsteigen mit einer Höhe von 76 cm vorhanden. An den Türen zum Mehrzweckbereich sowie an den Rollstuhlstellplätzen werden zusätzliche Taster zum Anfordern der Einstiegshilfe angebracht.

Für sehbehinderte Fahrgäste werden akustische Informationen entsprechend der TSI PRM ausgeführt. Hierzu gehört u. a. eine akustische Signalisierung bei der Türfreigabe und -schließung und eine akustische Rückmeldung bei der Betätigung der Türtaster. Die Türen sind außen mit Tastlippen für sehbehinderte Menschen ausgestattet.

Die Fahrzeuge sind mit automatischen Anlagen zur optischen und akustischen Fahrgastinformation ausgestattet. Die Information vor einem Halt umfasst die Station und die Ausstiegsseite. Während eines Halts werden Liniennummer und Fahrtziel außen durchgesagt. Nach Abfahrt des Zuges werden Liniennummer und Fahrtziel sowie der nächste Halt im Zug angezeigt und durchgesagt.

Das Bundesland Rheinland- Pfalz hat in den vergangenen Jahren die Nahverkehrsleistungen nach Strecken und Teilnetzen neu ausgeschrieben.

In den Ausschreibungen kamen Angebote mit Neufahrzeugen zum Zuge, sodass die zur Zeit der Ausschreibung gültigen Vorgaben der TSI PRM umgesetzt werden konnten und heute ein moderner Fuhrpark den Nahverkehr in Rheinland-Pfalz prägt.

SÜWEX

DB Regio Mitte hat das Ausschreibungsverfahren zum RE-Netz Südwest gewonnen. 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).

Der Betrieb wurde zum Fahrplanwechsel Ende 2014/2015 mit neuen Fahrzeugen des Typs ET 429 (FLIRT) aufgenommen. Diese Fahrzeuge sind mit breiten, zweiflügeligen Schwenkschiebetüren ausgestattet und verfügen über zwei elektrisch übereinander angeordnete Schiebetritte an allen Einstiegstüren. Diese fahrzeuggebundenen Einstiegshilfen sind für eine Einstiegshöhe von 38 cm bis 76 cm geeignet. An 76 cm Bahnsteigen sind die Fahrzeuge barrierefrei nutzbar. An einem Kopfe des Fahrzeugs ist ein großer, mit Klappsitzen bestückter Mehrzweckraum für den Transport von Fahrrädern vorhanden.

In einem kleineren Mehrzweckraum in der Mitte des Fahrzeugs sind zwei, spezielle Rollstuhlstellplätze vorhanden. Neben dem Einstieg und der Universaltoilette ist eine Vorrichtung installiert, mit deren Hilfe mobilitätseingeschränkte Fahrgäste mit dem Zugpersonal kommunizieren und den Ein- oder Ausstiegswunsch anzeigen können. Die auch für Elektrorollstuhlfahrer geeigneten Universaltoiletten sind gemäß der TSI PRM ausgebaut und ausgeführt. Damit berücksichtigen sie die besonderen Anforderungen von mobilitätseingeschränkten Personen. Alle Fahrzeuge verfügen über spezielle taktile Kennzeichnungen für blinde und sehbehinderte Reisende.

Alle auf den RE-Linien eingesetzten ET 429 Fahrzeuge verfügen darüber hinaus über eine Videoüberwachung im Fahrzeug.

Die Einbauorte und die Anzahl von hoch lichtempfindlichen Kameras gewährleisten die kontinuierliche und komplette Überwachung des Innenraums mit Ausnahme der Universaltoilettenräume sowie eine gute Erkennbarkeit beim Ein- und Ausstieg.

Der Triebfahrzeugführer kann auf einem Monitor die Videoaufnahmen einsehen. Die Fahrgäste werden auf die Videoüberwachung in geeigneter Weise hingewiesen und die datenschutzrechtlichen Bestimmungen werden eingehalten.

West- und Südpfalznetz

Zum Fahrplanwechsel 2008/2009 wurde von DB Regio Mitte der Betrieb des Westpfalznetzes und zum Fahrplanwechsel 2010/2011 der Betrieb des Südpfalznetzes aufgenommen.

Die in diesen beiden Netzen eingesetzten Fahrzeuge VT 642 und VT 643 verfügen, besonders für blinde und sehbehinderte Reisende, über spezielle taktile Kennzeichnungen des Leitsystems. Außerdem wurde in diese Fahrzeuge eine Spaltüberbrückung mit Zugang zum Mehrzweckraum eingebaut, mit deren Hilfe Rollstuhlfahrer von einem Bahnsteig mit 55 cm aus barrierefrei das Fahrzeuginnere erreichen können. Ebenso führen alle Fahrzeuge eine mobile Überführungshilfe mit, die Bahnsteige mit einer Höhe von 25 cm (Untergrenze) bis 76 cm (Obergrenze) für den Ein- oder Ausstieg von mobilitätseingeschränkten

Fahrgästen ermöglicht. Des Weiteren wurden die Mehrzweckabteile zugunsten von Rollstuhl- und Fahrradstellplätzen vergrößert.

Dieselnetz Südwest

Das Dieselnetz Südwest ging zum 13.12.2015 mit den neuen VT 623 und VT620 in Betrieb. Pro Fahrzeug sind zwei mit Klappsitzen bestückte Mehrzweckräume vorhanden. In diesen Mehrzweckräumen ist Platz für zwei Rollstuhlfahrer und 18 Fahrräder. Die Rollstuhlstellplätze in den Mehrzweckräumen sind grundsätzlich dem ebenerdigen Einstieg sowie der Universaltoilette zugeordnet. Die Fahrzeuge verfügen über eine Spaltüberbrückung in Einstiegshöhe und sind für 55 cm Bahnsteige barrierefrei nutzbar. An der Außenseite des Fahrzeugs sind die Rollstuhlstellplätze durch geeignete Markierungen kenntlich gemacht. Pro Fahrzeug ist an der Zugtür zum Mehrzweckraum eine mechanisch, manuell zu bedienende Vorrichtung installiert, mit deren Hilfe mobilitätseingeschränkte Fahrgäste auch bei nicht niveaugleichen Einstiegsverhältnissen in und aus dem Fahrzeug gelangen können.

Über eine Ruftaste kann der mobilitätseingeschränkte Fahrgast den Ein- oder Ausstiegswunsch anzeigen. Des Weiteren verfügen alle Fahrzeuge über eine Videoüberwachung. Die Einbauorte und die Anzahl von hoch lichtempfindlichen Kameras gewährleisten die kontinuierliche und komplette Überwachung des Innenraums mit Ausnahme der Universaltoilettenräume sowie eine gute Erkennbarkeit beim Ein- und Ausstieg.

Der Triebfahrzeugführer kann auf einem Monitor die Videoaufnahmen einsehen. Die Fahrgäste werden auf die Videoüberwachung in geeigneter Weise hingewiesen und die datenschutzrechtlichen Bestimmungen werden eingehalten.

Moseltalbahn

Auf der Moseltalbahn wurde der Betrieb im Jahre 2009 mit neuen ET 442 aufgenommen. Pro Fahrzeug ist mindestens ein mit Klappsitzen bestückter Mehrzweckraum vorhanden. In diesen Mehrzweckräumen ist Platz für mindestens drei Rollstuhlfahrer und 12 Fahrräder. Die Rollstuhlstellplätze in den Mehrzweckräumen sind grundsätzlich dem ebenerdigen Einstieg sowie der Universaltoilette zugeordnet. An der Außenseite des Fahrzeugs sind die Rollstuhlstellplätze durch geeignete Markierung kenntlich gemacht. Pro Fahrzeug ist an der Zugtür zum Mehrzweckraum eine mechanisch, manuell zu bedienende Vorrichtung installiert, mit deren Hilfe mobilitätseingeschränkte Fahrgäste auch bei nicht niveaugleichen Einstiegsverhältnissen (barrierefrei nutzbar an 76 cm Bahnsteigen) in und aus dem Fahrzeug gelangen können.

Über eine Ruftaste kann der mobilitätseingeschränkte Fahrgast den Ein- oder Ausstiegswunsch anzeigen. Des Weiteren verfügen alle ET 442 Fahrzeuge über eine Videoüberwachung im Fahrzeug. Die Einbauorte und die Anzahl von hoch

lichtempfindlichen Kameras gewährleisten die kontinuierliche und komplette Überwachung des Innenraums mit Ausnahme der Universaltoilettenräume sowie eine gute Erkennbarkeit beim Ein- und Ausstieg.

Der Triebfahrzeugführer kann auf einem Monitor die Videoaufnahmen einsehen. Die Fahrgäste werden auf die Videoüberwachung in geeigneter Weise hingewiesen und die datenschutzrechtlichen Bestimmungen werden eingehalten.

Der Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Nord, als Aufgabenträger, strebt beim Neu- und Ausbau von Bahnsteigen für die Kursbuchstrecken (KBS) 690 und 692 an, dass künftig eine Regelhöhe von 76 cm realisiert wird. Bereits heute verfügen die wichtigsten Haltepunkte an der Strecke über diese Höhe.

Lahn-Eifel-Bahn

Seit dem Fahrplanwechsel am 14. Dezember 2014 hat DB Regio Mitte die Nahverkehrsleistungen auf der Schiene im Lahntal zwischen Koblenz und Limburg sowie auf der Pellenz-Eifel-Strecke zwischen Andernach und Mayen/Kaisersesch wieder übernommen. Zur Erbringung der Verkehrsleistungen werden auf dem Netz insgesamt 23 Diesel-Triebwagen vom Typ Lint und Talent eingesetzt. Alle Fahrzeuge verfügen über eine Einstiegsrampe und einen Zugang zum großzügigen Mehrzweckraum und zur Universaltoilette. Zu jedem Rollstuhlstellplatz gehört eine Wechselsprechanlage und ein Anforderungstaster.

Speziell für sehbehinderte Fahrgäste sind die Innenräume z. B. durch die kontrastreiche Gestaltung aller Innentüren sowie von Stufen und Haltegriffen optimiert.

Zur Überwachung der Innenräume sind alle Züge mit einer Video-Anlage ausgestattet. Ebenso vermitteln Zugbegleiter nach 19 Uhr und nachträglich eingebaute Rauchmelder in allen Zügen ein gutes Gefühl von Sicherheit. So kann im Ernstfall sofort reagiert werden.

Saarland

DB Regio Mitte hat bei der Ausschreibung „Elektronetz Saar (ENS)“ das Los 1 gewonnen. Dieses Netz umfasst die Linien RB 71 (Schweich-) Trier – Saarbrücken – Homburg/ Saar Hbf, RB 70 Merzig – Saarbrücken - Kaiserslautern und mit Bereitstellung der Infrastruktur der Westumfahrung Trier die RB 84 Trier Hafenstraße – Trier West – Konz – Saarburg. Die Betriebsaufnahme der RB 71 Trier – Homburg und RB 70 Merzig – Kaiserslautern ist am 15.12.2019. Auf den Linien im ENS Los 1 werden neue Fahrzeuge ET 1440 von Alstom eingesetzt.

Pro Fahrzeug sind drei Mehrzweckräume mit Klappsitzen bestückt, in denen insgesamt 12 Fahrräder abgestellt werden können. In einem weiteren Mehrzweckraum (ohne Klappsitze) ist Platz für zwei Rollstuhlfahrer. Die Rollstuhlstellplätze in diesem Mehrzweckraum sind grundsätzlich dem ebenen Einstieg sowie der Universaltoilette zugeordnet (barrierefrei nutzbar für 76 cm Bahnsteige). An der Außenseite des Fahrzeugs sind die Rollstuhlstellplätze durch geeignete Markierungen kenntlich gemacht. Pro Fahrzeug ist an der Zugtür zum Mehrzweckraum eine manuell zu bedienender Vorrichtung installiert, mit deren Hilfe mobilitätseingeschränkte Fahrgäste auch bei nicht niveaugleichen Einstiegsverhältnissen in und aus dem Fahrzeug gelangen können.

Über eine Ruftaste kann der mobilitätseingeschränkte Fahrgast den Ein- oder Ausstiegswunsch anzeigen. Des Weiteren verfügen alle Fahrzeuge über eine Videoüberwachung. Die Einbauorte und die Anzahl von hoch lichtempfindlichen Kameras gewährleisten die kontinuierliche und komplette Überwachung des Innenraums mit Ausnahme der Universaltoilettenräume sowie eine gute Erkennbarkeit beim Ein- und Ausstieg.

Der Triebfahrzeugführer kann auf einem Monitor die Videoaufnahmen einsehen. Die Fahrgäste werden auf die Videoüberwachung in geeigneter Weise hingewiesen und die datenschutzrechtlichen Bestimmungen werden eingehalten.

Darüber hinaus sind alle Fahrzeuge mit WLAN ausgerüstet.

Auf den dieselbetriebenen Strecken zwischen Saarbrücken – Forbach -Metz (RE 18), Metz – Apach -Trier (RE 16) und Saarbrücken – Saargemünd - Straßburg (RE 19), sowie zwischen Saarbrücken - (Einzelzüge) Dillingen – Niedaltdorf (RB 77) verkehren Diesel-Triebwagen der Baureihe VT X 73900 (RE 16, 18, 19) und VT 642 (RB 77), die mit einem Mehrzweckraum ausgestattet sind. Die Fahrzeuge der VT 642 sind mit einer fahrzeuggebundenen Einstiegshilfe ausgerüstet.

2.1.2.3 DB Regio Nordrhein - Westfalen

In Nordrhein-Westfalen werden aktuell planmäßig auf allen RE- und RB-Linien Fahrzeuge eingesetzt, die über fahrzeuggebundene Einstiegshilfen verfügen. Im Sauerlandnetz werden 36 neue Dieseltriebwagen VT 632 und VT 633 beschafft und eingesetzt, die alle Anforderungen der TSI PRM erfüllen.

Neue Fahrzeuge vom Typ ET 1440 werden seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2019 auf der RE 8 / RB 33 eingesetzt. Diese punkten mit großzügigen Einstiegsbereichen, einer benutzerfreundlichen Innengestaltung mit LED-Beleuchtung sowie einem stufenlosen Durchgang zwischen der ersten und letzten Tür. Die Mehrzweckbereiche bieten zudem variable Nutzungsmöglichkeiten für bis zu zwölf Fahrräder sowie zwei Rollstuhlstellplätze pro Triebzug. Die Fahrzeuge sind an 76 cm Bahnsteigen barrierefrei nutzbar. Mobilfunk-Repeater,

Steckdosen am Platz, Universaltoiletten und klappbare Tischflächen runden das komfortable Gesamtbild ab.

Somit kommen auf allen RE- und RB-Linien in Nordrhein-Westfalen moderne Fahrzeuge zum Einsatz, die größtenteils über fahrzeuggebundene Einstiegshilfen, z. T. Universaltoiletten, einen Servicruf für Rollstuhlfahrer im Bereich der Rollstuhlstellplätze und insgesamt über ein modernes Design verfügen.

Auch auf den S-Bahn-Linien in Nordrhein-Westfalen sind moderne Fahrzeuge unterwegs: Bei der S-Bahn Rhein-Ruhr wird der Verkehr regulär mit 84 ET 422 und 28 ET 1440 abgewickelt, die in den Jahren 2008 bis 2014 beschafft wurden. Die Ausnahme stellt dabei die S 68 dar. Dort werden bis auf Weiteres nicht barrierefreie ET 420 eingesetzt. Beide Baureihen verfügen über eine manuell durch den Triebfahrzeugführer anlegbare Rampe zum Ein- und Ausstieg von Rollstuhlfahrern; die Triebwagen der ET 1440 verfügen zudem über eine Universaltoilette nach TSI PRM und sind an 76 cm Bahnsteigen barrierefrei nutzbar. Nur auf den ausschließlich in der Hauptverkehrszeit zusätzlich verkehrenden Fahrten und einigen Fahrten der S 4 kommen ältere Fahrzeuge zum Einsatz.

Mit ebenfalls größtenteils modernen Fahrzeugen wird auch das Netz der S-Bahn Köln betrieben: 63 Triebwagen ET 423 verfügen zudem über eine fahrzeuggebundene Einstiegshilfe, die auch an anderen Bahnsteigen den Einstieg für Rollstuhlfahrer ermöglicht.

2.1.2.4 DB Regio Nord – Niedersachsen

Expresskreuz Niedersachsen/Bremen

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

- Hannover – Bremen – Norddeich
- Hannover – Bremen – Bremerhaven
- Osnabrück – Bremen – Bremerhaven

Die Fahrgastinformation erfolgt akustisch und optisch; es wird über den Zielbahnhof, den nächsten Halt und die 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-Züge in fester Zugbildung gefahren, so dass sich das Mehrzweckabteil dann immer an der gleichen Stelle befindet.

Im Expresskreuz Niedersachsen/Bremen werden alle Züge mit mindestens einem, überwiegend sogar mit zwei Kundenbetreuern, begleitet. Damit kann mobilitätseingeschränkten Reisenden verlässlich eine Unterstützung beim Ein- und Aussteigen angeboten werden.

In den Doppelstock-Steuerwagen ist ein an den Anforderungen von Rollstuhlfahrern gestalteter Bereich in unmittelbarer Nähe zur Universaltoilette geschaffen worden. Dieser umfasst eine Stellfläche für zwei Rollstuhlfahrer und zusätzliche Sitze für Begleitpersonen. Außerdem wurde eine Sprechstelle in Nähe der Rollstuhlstellplätze angebracht. Piktogramme sind mit Braille-Schrift für blinde Menschen ausgeführt.

S-Bahn Hannover

Alle Fahrzeuge der S-Bahn Hannover verfügen über einen Spaltüberbrücker ET 424 oder einen Hublift ET425, damit der höhengleiche Einstieg gewährleistet ist. Der Hublift überbrückt einen festen Tritt am Einstieg, der Spaltüberbrücker schließt die Lücke zwischen höhengleichem Fahrzeug und Bahnsteig (barrierefrei nutzbar an 76 cm Bahnsteigen). Fahrzeuge mit festem Tritt sind im Türenbereich innen und außen gelb-orange markiert, zusätzliche Piktogramme weisen auf Stolpergefahren hin.

Im ET 425 befinden sich je zwei Hublifte am Anfang und Ende des Zuges. Da die Lifte ausschließlich vom Triebfahrzeugführer bedient werden, erfolgt der Einstieg über den Hublift nur im in Fahrtrichtung vorderen Teil des Zuges. Hier kann über einen Ruftaster der Triebfahrzeugführer auch über Ausstiegswünsche informiert werden.

Weiter verfügen die S-Bahn-Fahrzeuge über Universaltoiletten, SOS- und Informations-Sprechstellen zum Triebfahrzeugführer an jedem Ein- und Ausstiegsbereich sowie akustische und optische Fahrgastinformationen.

Alle Bahnsteige im S-Bahn-Netz sind auf eine Höhe von 76 cm über Schienenoberkante gebracht und Bahnsteigzugänge barrierefrei ausgebaut. Die fehlende Barrierefreiheit in den Bahnhöfen Barnten, Emmerthal und Altenbeken bezieht sich ausschließlich auf die fehlenden Aufzüge.

Harz-Weser-Netz

Die Fahrzeuge im Harz-Weser-Netz haben eine mobile Einstiegshilfe. In den Fahrzeugen wird ein Rollstuhlstellplatz mit zwei Begleitersitzplätzen, Piktogramme mit Brailleschrift, Rampenanforderung sowie einer Sprechstelle vorgehalten.

An der Fahrzeugaußenseite befinden sich Rampenanforderungstaster sowie Türöffnungstaster mit taktiler, akustischer sowie optischer Signaleinrichtung.

ung. Zusätzlich können das Zugziel oder sonstige Informationen zum Fahrtverlauf akustisch über Außenlautsprecher ausgegeben werden. Dies ist besonders für Bahnsteige von Vorteil, die über keine Beschallungsanlage verfügen. Die Toilette ist barrierefrei zugänglich.

Fahrgastinformationsdisplays ergänzen akustische und optische Information zum nächsten Halt und der Ausstiegsseite und visualisieren insbesondere alle notwendigen Anschlussinformationen.

Die Fahrzeuge ET 648, die im Harz-Weser-Netz eingesetzt werden, bekommen derzeit ein Redesign, das bis 2021 abgeschlossen sein soll:

- Zusätzliche Kennzeichnung des Bereiches für mobilitätseingeschränkte Personen mittels großflächiger Piktogramme, die als Fußbodenintarsien ausgeführt sind
- Erneuerung der taktilen Taststreifen und alle Tür- und Rampenanforderungstaster mit taktiler, akustischer sowie optischer Signaleinrichtungen
- Erneuerung der Faltrampen zum besseren Einstieg
- Verbessertes Zugang zum Rollstuhlstellplatz durch Umgestaltung des Rampenschrankes und Verbreiterung des Durchgangs
- Kontrastreiche Gestaltung der Front- und Seitenanzeigen (Zugziel) um die Lesbarkeit zu erhöhen
- Aufrüstung Außenlautsprecher, um akustische Informationen zum weiteren Fahrtverlauf/Zugziel ausgeben zu können
- Alle Piktogramme werden auf den aktuellen Stand gebracht und relevante Piktogramme mit Brailleschrift versehen

Auf allen RB-Linien sind Triebwagen mit Niederflureinstieg im Einsatz. Die Fahrzeuge verfügen über eine mobile Überfahrrampe, eine geräumige Toilette und einen großen Mehrzweckbereich. Diese Züge fahren auf folgenden Strecken:

- RB 40/ 48 Braunschweig – Salzgitter - Lebenstedt
- RB 45 Braunschweig – Wolfenbüttel - Schöppenstedt
- RB 46 Braunschweig – Seesen – Herzberg
- RB 80 Göttingen – Northeim – Nordhausen
- RB 81 Northeim - Bodenfelde
- RB 82 Göttingen – Northeim – Goslar – Bad Harzburg
- RB 86 Göttingen – Northeim – Einbeck Mitte

2.1.2.5 DB Regio Nord – Regionalbahn Schleswig-Holstein

Das Land Schleswig-Holstein hat in den vergangenen Jahren die Nahverkehrsleistungen nach Teilnetzen europaweit ausgeschrieben. Das Bahnnetz in Schleswig-Holstein unterteilt sich in die Netze Nord, Ost, West und Mitte. In allen Ausschreibungen kamen Angebote mit Neufahrzeugen zum Zuge, sodass die zur Zeit der Ausschreibung gültigen Vorgaben des Aufgabenträgers zur

Barrierefreiheit umgesetzt wurden und heute ein moderner Fuhrpark den Nahverkehr in Schleswig-Holstein prägt.

Die DB Regio Schleswig-Holstein (DB Regio SH) ist ein Teil der bundesweit agierenden DB Regio AG. Die DB Regio SH konnte in den Ausschreibungen die Netze Ost, Nord (Los A), Mitte (Los A) sowie West für sich gewinnen. Mit diesen Verkehrsverträgen hat die DB Regio SH ihren Kunden und dem Land ein Qualitätsversprechen gegeben. Im Rahmen von Kundenzufriedenheitsuntersuchungen und Qualitätstests wird dies regelmäßig überprüft. Die Qualität hat sich in den letzten Jahren deutlich erhöht. Mit jedem Ausschreibungsgewinn war es der DB Regio SH so auch möglich, schrittweise die Rahmenbedingungen für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste immer weiter zu verbessern.

Fahrzeugseitige Maßnahmen – unterteilt nach Netzen

Die DB Regio SH hat in den vergangenen Jahren viel dafür getan, ihre Fahrzeugflotte barrierefrei auszugestalten, wobei die Optimierung der Einstiegsverhältnisse einen markanten Stellenwert besitzt. Die Einstiegsbereiche für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste werden am Fahrzeug eindeutig gekennzeichnet. Daneben wird durch eine standardisierte Zugreihung (= Position des Mehrzweckbereiches) sichergestellt, dass der barrierefreie Einstieg immer an der gleichen Stelle zu finden ist.

Netz Mitte

Elektrischer Doppelstock-Zug „TwindexxVario“

Zum Netz Mitte gehören die Nahverkehrslinien RE 7 und RE 70. DB Regio SH setzt hier 17 vierteilige elektrische Doppelstockzüge vom Typ TwindexxVario (ET 445) ein. Diese Fahrzeuge erfüllen hinsichtlich Barrierefreiheit alle Anforderungen des Verkehrsvertrages sowie der zum Zeitpunkt der Bestellung gültigen TSI PRM.

Ausstattungsbestandteile für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen

- Abstellmöglichkeiten für sperriges Gepäck, Kinderwagen und Fahrräder bieten die großzügig dimensionierten Mehrzweckbereiche im Untergeschoß der beiden Triebwagen.
- Die Fußbodenhöhe von 60 cm dieses Mehrzweckbereiches (Barrierefreiheit an 55 cm Bahnsteigen gewährleistet) ermöglicht eine Erreichbarkeit aller Bahnsteige über maximal eine Stufe. Die Höhendifferenz liegt dabei unter 25 cm.
- Die Stellplätze für Rollstuhlfahrer, die Sitzplätze für Begleitpersonen und die Universaltoilette ist im Triebwagen 1 zu finden. Die Rollstuhlstellplätze verfügen über 80 % ununterbrochenen Fensteranteil und haben einen Begleiterplatz.

-
- Eine bei Bedarf durch das Zugpersonal ausklappbare Überfahrrampe stellt darüber hinaus sicher, dass Rollstuhlfahrer die Stellplätze erreichen können. Diese Rampe ermöglicht bei einer Bahnsteighöhe von 38 cm bis 76 cm einen problemlosen und schnellen Zugang. Die durchgehend gleichmäßige Rampenneigung liegt je nach Bahnsteighöhe zwischen 8,5° und 10,2°. Ebenso kann mit der Rampe der ohnehin sehr geringe Restspalt zwischen Zug und Bahnsteig vollständig überbrückt werden.
 - In jedem Einstiegsbereich ist eine Sprechstelle installiert. Durch Betätigen eines Knopfes auf der Sprechstelle kann der Fahrgast einen Sprechwunsch anmelden, der dem Triebfahrzeugführer angezeigt wird. Der Triebfahrzeugführer kann dann das Gespräch annehmen und die Sprachrichtung umschalten.

Ausstattungsbestandteile insbesondere für gehörlose und hörbehinderte Menschen

- In jedem Fahrgastgroßraum sind zwei Fahrgastinformationsanzeigen installiert. Der nächste Halt des fahrenden Zuges wird automatisch dargestellt. Die Angabe über die Lage des Bahnsteigs ist mit dem Türwahlschalter gekoppelt. Die Innenanzeigen werden durch Monitore ergänzt, auf denen das Fahrtziel, die drei nächsten Halte sowie wichtige Anschlussverbindungen angezeigt werden.
- An beiden Fahrzeuglängsseiten jedes Wagens werden außen das Fahrtziel des Zuges sowie die Wagennummer angezeigt. An den Zügen befindet sich zusätzlich an der Front jeweils eine weitere Zielanzeige.

Ausstattungsbestandteile insbesondere für blinde und sehbehinderte Menschen

- Der nächste Halt und die Lage der Bahnsteigseite werden durch eine automatische Ansage in jedem Wagen angekündigt.
- In jedem Einstiegsbereich ist eine Sprechstelle installiert. Durch Betätigen eines Knopfes auf der Sprechstelle kann der Fahrgast einen Sprechwunsch anmelden, der dem Triebfahrzeugführer angezeigt wird. Der Triebfahrzeugführer kann dann das Gespräch annehmen und die Sprachrichtung umschalten.
- In den Zügen befinden sich zweckdienliche Piktogramme mit Brailleschrift (z.B. im Mehrzweckbereich und in Toiletten).

Mobilitätseingeschränkte Fahrgäste können in die Züge der Linien RE 7 und RE 70 an allen planmäßigen Haltebahnhöfen jederzeit zusteigen. Mithilfe von Wagenreihungsplänen an den Stationen kann der Standort des Mehrzweckbereiches lokalisiert werden. In der Regel befindet sich der Mehrzweckbereich:

- RE 7: Zugteil Hamburg – Flensburg: ab Hamburg an der Spitze des Zuges, ab Flensburg am Ende des Zuges

-
- RE 7 Zugteil Hamburg – Kiel: ab Hamburg in der Mitte des Zuges (2. Zugteil!) – ab Kiel am Ende des Zuges
 - RE 70: Hamburg - Kiel: ab Hamburg an der Spitze des Zuges – ab Kiel am Ende des Zuges

Netz Nord

LINT 648.4

Zum Netz Nord gehören die Nahverkehrslinien RB 64, RE 72, RB 73, RE 74, RB 75 und RB 76. Im Rahmen des neuen Verkehrsvertrages Netz Nord erneuerte die DB Regio SH ihre Flotte im Dezember 2011 mit 16 LINT-Triebwagen (VT 648.4), die für 76 cm Bahnsteige barrierefrei sind. Diese Fahrzeuge erfüllen hinsichtlich Barrierefreiheit alle Anforderungen des Verkehrsvertrages sowie der zum Zeitpunkt der Bestellung gültigen TSI PRM.

Ausstattungsbestandteile für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen

- Mehrzweckbereich mit Stellplatz für Rollstuhlfahrer, Sitzplatz für Begleitperson und Universaltoilette.
- Sprechstelle – auch auf der Universaltoilette – ermöglichen direkten Kontakt zum Fahrpersonal, welches Hilfestellung leisten kann.

Ausstattungsbestandteile insbesondere für gehörlose und hörbehinderte Menschen

- Fahrgastinformationssystem, das auf einer Display-Anzeige Fahrtziel, Zeit, den nächsten Halt sowie die Ausstiegsseite anzeigt.
- An den Fahrzeuglängsseiten jedes Wagens wird außen über eine Displayanzeige das Fahrtziel angezeigt.
- An jeder Front ist eine Fahrtzielanzeige.

Ausstattungsbestandteile insbesondere für blinde und sehbehinderte Menschen

- Der nächste Halt und die Lage der Bahnsteigseite werden durch eine automatische Ansage in jedem Wagen angekündigt.
- Notruftasten – auch auf der Toilette – ermöglichen direkten Kontakt zum Fahrpersonal, welches Hilfestellung leisten kann.
- In den Zügen befinden sich zweckdienliche Piktogramme mit Brailleschrift (z. B. im Mehrzweckbereich und in Toiletten).

Die Fahrzeuge ermöglichen jederzeit einen barrierefreien Zustieg. Wo dies auch durch eine stufenlos erreichbare Station ermöglicht wird, können mobilitätseingeschränkte Fahrgäste jederzeit zusteigen.

Netz Ost

Doppelstock-Zug und VT 648.3

Zum Netz Ost gehören die Nahverkehrslinien RE 1, RB 11, RE 8, RE 80, RB 81, RE 83, RB 84, RB 85 und RB 86. Im Rahmen des neuen Verkehrsvertrages Netz Ost erneuerte die DB Regio SH ihre Flotte im Dezember 2009 mit 89 Doppelstock-Wagen und 25 VT 648.3, die für 76 cm Bahnsteige barrierefrei sind. Diese Fahrzeuge erfüllen hinsichtlich Barrierefreiheit alle Anforderungen des Verkehrsvertrages sowie der zum Zeitpunkt der Bestellung gültigen TSI PRM.

Ausstattungsbestandteile für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen

- Beide Fahrzeugarten verfügen über Überfahrtrampen.
- Beide Fahrzeugarten besitzen einen Mehrzweckbereich mit Stellplätzen für Rollstuhlfahrer, Sitzplätzen für Begleitpersonen und mit Universaltoilette. Bei den Doppelstock-Wagen befindet sich dieser in den Steuerwagen.
- Beide Fahrzeugarten ermöglichen über Sprechstellen – auch auf der Universaltoilette – direkten Kontakt zum Fahrpersonal, welches Hilfeleistung leisten kann.

Ausstattungsbestandteile insbesondere für gehörlose und hörbehinderte Menschen

- Fahrgastinformationssystem, das auf einer Display-Anzeige Fahrtziel, Zeit, den nächsten Halt sowie die Ausstiegsseite anzeigt.
- An den Fahrzeuglängsseiten jedes Wagens wird außen über eine Display-Anzeige das Fahrtziel angezeigt.
- An der Front befindet sich jeweils eine Fahrtzielanzeige. Bei den Doppelstock-Zügen ist dies am Steuerwagen bzw. an der Lok der Fall.

Ausstattungsbestandteile insbesondere für blinde und sehbehinderte Menschen

- Der nächste Halt und die Lage der Bahnsteigseite werden in den Doppelstock-Wagen durch Ansagen des Fahrpersonals oder teilweise automatisch in jedem Wagen angekündigt sowie im LINT durch automatische Ansagen.
- Beide Fahrzeugarten ermöglichen über Notruftasten – auch auf der Universaltoilette – direkten Kontakt zum Fahrpersonal, welches Hilfeleistung leisten kann.
- In den Mehrzweckbereichen der Züge befinden sich sicherheits- und zweckdienliche Piktogramme mit Brailleschrift.

Die Fahrzeuge ermöglichen jederzeit einen barrierefreien Zustieg. Wo dies auch durch eine stufenlos erreichbare Station ermöglicht wird, können mobilitätseingeschränkte Fahrgäste jederzeit zusteigen.

Mithilfe von Wagenreihungsplänen an den Stationen kann der Standort des Mehrzweckbereiches bei den Doppelstock-Zügen lokalisiert werden. In der Regel befindet sich der Mehrzweckbereich:

- RE 8/RE 80 Hamburg – Lübeck: ab Hamburg am Schluss des Zuges, ab Lübeck an der Spitze des Zuges
- RB 81 Hamburg - Bad Oldesloe: ab Hamburg am Schluss des Zuges, ab Bad Oldesloe an der Spitze des Zuges

Netz West

Lok-Wagen-Zug und Triebwagen VT 622

Zum Netz West gehören die Nahverkehrslinien RE 6, RE 60 und RB 62. Im Rahmen des Verkehrsvertrages Netz West verpflichtete sich die DB Regio, die vorhandenen 15 Lok-Wagen-Züge mit seinen insgesamt 90 Wagen vom Altbetreiber NOB zu übernehmen und für den Verkehr der Linie RE 6 bzw. RE 60 einzusetzen. Die Linie RB 62 wird hingegen mit drei Triebwagen des Typs LINT (VT 622) bedient. Beide Fahrzeuge erfüllen hinsichtlich Barrierefreiheit alle Anforderungen des vom Aufgabenträger vorgegeben Verkehrsvertrages sowie die gültige TSI PRM.

a. Lok-Wagen-Zug („Married-Pair-Wagen“)

Ausstattungsbestandteile für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen

- Die Fahrzeuge ermöglichen einen barrierefreien Zustieg. An den Bahnsteigen mit einer Höhe von 76 cm ist eine so gut wie ebenerdige Erreichbarkeit gewährleistet. Über ausfahrbare Trittstufen wird der Spalt zwischen Bahnsteig und Fahrzeugboden überbrückt.
- Jeder Zug ist mit einer aufklappbaren Überfahrrampe für Reisende im Rollstuhl ausgestattet. Diese befindet sich grundsätzlich im Steuerwagen. Ab dem 23. März 2018 fahren die Steuerwagen in Fahrtrichtung Süden grundsätzlich immer als erster Wagen, in Fahrtrichtung Norden immer als letzter Wagen.
- Die Wagen der nach außen durch ein Fahrradpiktogramm gekennzeichneten Mehrzweckbereiche enthalten Stellplätze für Rollstuhlfahrer und Klappsitze für Begleitpersonen (sowie Abstellmöglichkeiten für Kinderwagen und Fahrräder). Jeder Zug enthält mehrere dieser Mehrzweckbereiche. Eine Überfahrrampe ist jedoch nur in den Steuerwagen vorhanden.
- In jedem Mehrzweckbereich befindet sich ferner eine Sprechstelle, die eine Kommunikation mit dem Zugpersonal ermöglicht.
- Die Universaltoiletten sind an die Maße eines Standardrollstuhls angepasst, verfügen über einen herunterklappbaren Haltegriff und Hilferufknöpfe in Höhe des WCs. Die Waschbecken sind unterfahrbar eingebaut und somit für Rollstuhlfahrer einfach zu erreichen.

Ausstattungsbestandteile insbesondere für gehörlose und hörbehinderte Menschen

- Die Wagen verfügen im Innenraum an ihren Stirnseiten über ein Fahrgastinformationssystem, das per Display sowohl das Fahrtziel, die aktuelle Zeit sowie den nächsten Halt des Zuges anzeigt.
- An den Fahrzeuglängsseiten befinden sich Displays mit einer Anzeige der Liniennummer sowie des Fahrtziels.

Ausstattungsbestandteile insbesondere für blinde und sehbehinderte Menschen

- Der nächste Halt wird über eine automatische Ansage in den Wagen angekündigt.
- Die Ansage der Bahnsteigposition wird durch das Zugpersonal ausgelöst.
- In den Mehrzweckbereichen sind Sprechstellen installiert.
- Es gibt vereinfachte Linienpläne mit Prismen- und Brailleschrift.

b. VT 622 (LINT 54)

Ausstattungsbestandteile für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen

- Die Niederflurfahrzeuge ermöglichen einen barrierefreien Zustieg an 76 cm Bahnsteigen. Mit Ausnahme der Station Wilster (Bahnsteighöhe an Gleis 2 nur 38 cm) und der Station St. Michaelisdonn (hier existiert noch kein Aufzug) können mobilitätseingeschränkte Reisende an allen Bahnhöfen jederzeit zusteigen. Der Spalt zwischen Bahnsteigkante und Fahrzeug wird über eine ausfahrbare Trittstufe überbrückt.
- Die Triebwagen bestehen aus zwei Zugteilen, pro Triebwagen ist eine ausklappbare Einstiegshilfe vorhanden. An Stationen mit einer Bahnsteighöhe von 55 cm anstelle von 76 cm kann diese fahrzeuggebundene Rampe ebenfalls benutzt werden. Allerdings muss der Kundenbetreuer hier aufgrund der vorhandenen Steigung behilflich sein.
- Die Mehrzweckbereiche bieten Stellplätze für Rollstuhlfahrer und Kinderwagen (und Fahrräder) sowie Klappsitze für Begleitpersonen.
- Jeder Triebwagen enthält eine Universaltoilette.
- Die Sprechstellen mittels Taste – auf der Toilette sowie im Einstiegsbereich – ermöglicht einen direkten Kontakt zum Fahrpersonal, das dem Reisenden Hilfestellung leisten kann.

Ausstattungsbestandteile insbesondere für gehörlose und hörbehinderte Menschen

- Die Wagen verfügen über ein Fahrgastinformationssystem, das per Display sowohl das Fahrtziel, die aktuelle Zeit sowie die nächsten Halte des Zuges anzeigt.
- An den Fahrzeuglängsseiten befinden sich Displays mit einer Anzeige der Liniennummer sowie des Fahrtziels.
- An der Front des Triebwagens befindet sich eine Fahrtzielanzeige.

Ausstattungsbestandteile insbesondere für blinde und sehbehinderte Menschen

- Der nächste Halt sowie die Position des Bahnsteigs werden über eine automatische Ansage in den Wagen angekündigt.
- Die Notsprecheinrichtung mittels Taste – auf der Toilette sowie im Einstiegsbereich – ermöglicht einen direkten Kontakt zum Fahrpersonal, das dem Reisenden Hilfestellung leisten kann.

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

Fahrzeuge

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

- RE 1 BB - Magdeburg – Berlin – Frankfurt (Oder)
- RE 1 M/V - Hamburg – Schwerin – Rostock
- RE 3 - Stralsund – Berlin – Lutherstadt Wittenberg/Falkenberg (Elster)
- RE 5 - Rostock/Stralsund – Berlin – Elsterwerda
- RE 15 - Hoyerswerda – Ruhland – Dresden (entsprechend der Bestellung)
- RE 18 - Cottbus – Ruhland – Dresden (entsprechend der Bestellung)
- RB 31 - Elsterwerda – Dresden (entsprechend der Bestellung)
- RB 49 - Cottbus – Ruhland – Falkenberg (Elster) (entsprechend der Bestellung)

kommen moderne, schnelle und klimatisierte Doppelstock-Wagen zum Einsatz. Eine fahrzeuggebundene, mechanische Einstiegshilfe ermöglicht bei allen gängigen Bahnsteighöhen den Einstieg mobilitätseingeschränkter Reisender. Eine Universaltoilette ist im Servicewagen in der Mitte des Zuges vorhanden, ebenso ein Mehrzweckbereich, der für die Reise von Menschen im Rollstuhl vorgesehen ist, sowie ausfahrbare Schiebetritte und weitere, speziell für die Reise mobilitätseingeschränkter Reisenden vorgesehene Ausrüstungen. Auf den Linien RE 3 und 5 kommen saisonal zusätzliche Fahrradwagen mit großen Mehrzweckabteilen im Untergeschoß zum Einsatz.

Auf folgenden Linien sind moderne Elektro-Triebzüge im Einsatz:

- ET 442
 - RE 7 - Wünsdorf-Waldstadt – Berlin – Dessau
 - RE 10 - Cottbus – Leipzig
 - RB 10 - Nauen – Berlin Südkreuz

-
- RB 11 - Frankfurt (Oder) – Cottbus
 - RB 13 - Wustermark – Berlin-Jungfernheide
 - RB 14 - Nauen – Berlin-Schönefeld Flughafen
 - RE 15 - Hoyerswerda – Ruhland – Dresden (entsprechend der Bestellung)
 - RB 17 - Wismar – Ludwigslust
 - RB 18 - Schwerin – Bad Kleinen
 - RE 18 - Cottbus – Ruhland – Dresden (entsprechend der Bestellung)
 - RB 20 - Potsdam – Hennigsdorf (b Bln) – Oranienburg
 - RB 21 - Wustermark – Potsdam Griebnitzsee (- Berlin-Friedrichstraße)
 - RB 22 - Königs Wusterhausen – Potsdam Griebnitzsee (- Berlin-Friedrichstraße)
 - RB 23 - Potsdam - Michendorf
 - RB 24 - Eberswalde – Berlin – Senftenberg
 - RB 31 - Elsterwerda – Dresden (entsprechend der Bestellung)
 - RB 43 - Cottbus – Herzberg (Elster)
 - RB 49 - Cottbus – Ruhland – Falkenberg (Elster) (entsprechend der Bestellung)
 - S-Bahn Rostock - alle Linien

Die ET 442-Fahrzeuge, die als 2-, 3-, 4- und 5-teilige Einheiten eingesetzt werden und entsprechend des Einsatzes Einstiegshöhen von 60 und 80 cm besitzen, haben ausfahrbare Schiebetritte, fahrzeuggebundene mechanische Einstiegshilfen, Universaltoiletten sowie Mehrzweckbereiche, die für die Reise von zwei bzw. vier Reisenden im Rollstuhl vorgesehen sind.

Mit Eröffnung des neuen Flughafens Berlin-Brandenburg werden diese Fahrzeuge auf allen Linien, die diesen Flughafen einschließlich des Flughafen-Express von der Berliner Innenstadt zum Flughafen bedienen, eingesetzt.

- ET 429
 - RE 9 M/V - Rostock – Stralsund – Sassnitz/Ostseebad Binz

Die Fahrzeuge der ET 429 haben ausfahrbare Schiebetritte, fahrzeuggebundene mechanische Einstiegshilfen, Universaltoilette sowie Mehrzweckbereiche, die für die Reise von Reisenden im Rollstuhl vorgesehen sind.

Auf den Linien, die mit Dieselfahrzeugen betrieben werden, sind moderne Diesel-Triebwagen eingesetzt. Diese verfügen ebenfalls über fahrzeuggebundene Einstiegshilfen, Universaltoilette und Mehrzweckbereiche für die Reise von Reisenden im Rollstuhl. Folgende Fahrzeuge sind im Einsatz:

- VT 623

-
- RE 4 M/V - Lübeck – Güstrow – Neubrandenburg – Pasewalk – Szczecin/Ueckermünde Stadthafen
 - VT 642
 - RB 11 - Wismar – Rostock – Tessin
 - RB 12 - Bad Doberan – Rostock – Ostseebad Graal-Müritz
 - VT 648
 - RE 6 - Berlin-Spandau – Neuruppin – Wittenberge
 - RB 55 - Hennigsdorf (b Bln) – Kremmen
 - RE/RB 66 - Angermünde – Szczecin

Einzelzüge werden auf dem Dieselnetz noch mit Altbau-Fahrzeugen der VT 628 gefahren. Diese Fahrzeuge können Reisende im Rollstuhl nur mit stationären Einstiegshilfen, die durch die DB Station & Service AG an einzelnen Stationen vorgehalten werden, nutzen.

Kundenservice und Personal

Die Region Nordost legt neben der Ausstattung der Fahrzeuge auch hohen Wert auf im Umgang mit mobilitätseingeschränkten Reisenden geschultes, Personal. Auf allen Linien, die neu ausgeschrieben wurden, sind die Züge mit 100% Kundenbetreuern besetzt. Dies schafft für Reisende, die besondere Betreuung während der Reise benötigen, bei Anmeldung ihrer Reise über die Mobilitäts-service-Zentrale beste Voraussetzungen.

2.1.2.7 Region Bayern

Nordostbayern (E-Netz Franken/ Neigetechnikverkehre Nordostbayern)

Alle Verträge in diesem Bereich laufen bis Dezember 2023. Die Wettbewerbsverfahren für die Folgeverträge haben bereits begonnen. Daher werden aktuell keine Altfahrzeuge (ET442, VT612) barrierefrei angepasst.

Im Folgevertrag des E-Netzes Franken wird eine komplette Neufahrzeugflotte unter Berücksichtigung der entsprechenden Vorgaben zur Barrierefreiheit gemäß TSI PRM angeschafft. Im Bereich Nordbayern (Express-Verkehre Nordostbayern) werden ab 2024 bis 2030/2032 weiterhin Fahrzeuge der VT 612 zum Einsatz kommen. Es ist geplant, den barrierefreien Ein- und Ausstieg durch stationäre Hublifte sicherzustellen.

Mittelfranken

Das Dieselnetz Nürnberg wurde in 2019 um 9 zusätzliche Fahrzeuge VT 622 erweitert.

Der Triebzug verfügt über eine auf beiden Fahrzeugseiten nutzbare rollstuhlge-rechte Einstiegshilfe in Form einer manuell vom Zugpersonal auszulegenden Klapprampe mit einer Tragfähigkeit von mindestens 300 kg, mit der auch mo-bilitätseingeschränkte Fahrgäste Bahnsteige mit einer Höhe von 38 bis 76 cm zum Ein- und Ausstieg nutzen können. Das Fahrzeug ist mit einer Toilette aus-gestattet, die den Anforderungen der TSI PRM entspricht.

Die S-Bahn Nürnberg bekommt bis Ende 2020 insgesamt 27 neue vierteilige Triebwagen ET 1440. Die Fahrzeuge besitzen an jeder Tür eine automatisch ausfahrbare Spaltüberbrückung zur Reduzierung des Spaltes zwischen Fahr-zeugtür und Bahnsteigkante (barrierefrei nutzbar an 76 cm Bahnsteigen). Jedes Fahrzeug verfügt zudem über eine auf beiden Fahrzeugseiten nutzbare Ein-stiegshilfe in Form einer vom Zugpersonal auszulegenden Klapprampe mit einer Tragfähigkeit von mindestens 300 kg. Darüber hinaus sind die Fahrzeuge mit einer TSI PRM-konforme Toilette ausgestattet. In unmittelbarer Nähe der toi-lette befinden sich die ausgewiesenen Rollstuhlstellplätze.

Südbayern

Die im Werdenfels eingesetzten ET 442 verfügen über fahrzeuggebundene Hub-lifte. Außerdem ermöglichen Schiebetritte eine niveaugleiche Spaltüber-brückung, womit Rollstuhlfahrer an 76 cm Bahnsteigen stufenfrei in und aus dem Fahrzeug gelangen können. Zudem verkehrt dort eine Doppelstock-Garni-tur, die mittels Rampe die Anforderungen von mobilitätseingeschränkten Reisenden gemäß den Aufgabenträgervorgaben erfüllt.

Die Fahrzeugflotte des Flughafenexpresses setzt sich aus ET 442 zusammen, die entweder über einen fahrzeuggebundenen Hublift oder eine Rampe verfü-gen. Ergänzend stehen an den 96 cm-Bahnsteigen Flughafen Terminal und Feldmoching stationäre Faltrampen zur Verfügung.

Mit Inbetriebnahme des D-Netz Ulm kommen ab Dezember 2020 Lint-Fahr-zeuge sowie umgebaute VT 650 mit Rampe zum Einsatz.

Die Vorortverkehre Buchloe gehen zu 12/2021 in Betrieb und werden mit ET 440, die über eine Rampe an Bord verfügen, betrieben.

Im Jahr 2020 wird DB Regio Bayern durch den Zulauf von neuen, speziell auf den Verkehr München – Ingolstadt – Nürnberg mit bis zu 180 km/h zugeschnit-tenen Doppelstock-Wagenzügen mit niedriger Einstiegshöhe in die Lage ver-setzt, auf den bisher erforderlichen Einsatz von nicht barrierefreien Wagen des Fernverkehrs verzichten zu können. Für die RB München – Ingolstadt –

Treuchtlingen - Nürnberg und den RE Augsburg – Treuchtlingen - Nürnberg werden Doppelstockzüge mit Niederflureinstieg eingesetzt.

Im D-Netz Allgäu ist der Einsatz von niederflurigen Neufahrzeuge vom Typ LINK des Herstellers PESA (VT 633) sowie umgebauten VT 612 geplant. Die Fahrzeuge verfügen über eine, auf beiden Fahrzeugseiten nutzbare, Einstiegs- hilfe in Form einer manuell vom Zugpersonal auszuliegenden Klapprampe (VT 633) bzw. in Form eines vom Zugpersonal bedienten Hublifts (VT 612).

2.1.2.8 Region Südost

In der Region Südost werden 98 Prozent der durch Regio bedienten Leistungen mit Kundenbetreuern (KiN) besetzt.

Die Verkehre werden ausschließlich durch moderne und klimatisierte Fahr- zeuge folgender Baureihen betrieben:

Elektrotriebwagen (ET) der Baureihe 442:

S-Bahn Mitteldeutschland I/II und Saxonia (Dresden – Leipzig)

Breite Türen, ein erhöhter Niederfluranteil und niveausgleichende Schiebe- tritte bieten hohen Komfort. Die kontrastreiche Farbgestaltung des Außen- und Innenbereichs sowie taktile, beleuchtete Türöffner mit akustischem Signal un- terstützen die Orientierung sehbeeinträchtigter Fahrgäste.

Aktuelle Reiseinformationen ertönen über Lautsprecherdurchsagen und er- scheinen zusätzlich auf blendfreien Displays in allen Zugabteilen. In einem Einstiegsbereich je Triebwagen befindet sich ein Mehrzweckabteil, in welchem Rollstuhlfahrer ausreichend Platz zum Rangieren sowie zwei Stellplätze und di- rekten Zugang zur Universaltoilette finden. Piktogramme an und in den Fahrzeugen zeigen an, wo dieses zu finden ist. Des Weiteren befinden sich im Mehrzweckabteil mobile Rampen, welche durch das Zugpersonal zur Überbrü- ckung von Höhenunterschieden und bei Spaltbreiten zwischen Fahrzeug und Bahnsteig angelegt werden.

Verbrennungstriebwagen (VT) der Baureihen 641/642:

Die Niederflurfahrzeuge bieten neben einer Toilette, die für Rollstuhlfahrer ge- eignet ist, großzügige Mehrzweckabteile sowie akustische und visuelle Fahrgastinformationssysteme zum nächsten Halt und Zielbahnhof. Der Zustieg erfolgt über eine mobile Rampe, welche durch das Zugpersonal zur Überbrü- ckung von Höhenunterschieden und Spaltbreiten zwischen Fahrzeug und Bahn- steig angelegt werden.

Doppelstockwagen:

S-Bahn Dresden, Sachsen-Anhalt

Breite Zustiegstüren und großzügige Mehrzweckabteile bieten mobilitätseingeschränkten Reisenden viel Raum. Die barrierefreie Toilette im Steuerwagen ist direkt vom Mehrzweckabteil zu erreichen. Die Farbgestaltung wurde in diesem Bereich auf die Bedürfnisse von sehbehinderten Reisenden angepasst und die Zustiegstüren mit einer fahrzeuggebundenen, mechanischen Einstieghilfe ausgerüstet.

2.1.2.9 S-Bahn Hamburg

Alle S-Bahn-Züge der S-Bahn Hamburg GmbH verfügen über ein großes Mehrzweckabteil jeweils hinter den Führerräumen. An der jeweils ersten Tür des Zugverbandes erhalten mobilitätseingeschränkte Menschen Unterstützung durch den Triebfahrzeugführer. Hier werden auch entsprechende Rampen eingesetzt.

Die S-Bahn Hamburg verfügt gegenwärtig über folgenden Fahrzeugbestand:

- ET 474 (stufenloser Einstieg, Rampenbleche zur Überwindung des Spalts zwischen Fahrzeug und 96 cm hohem Bahnsteig) – 112 Fahrzeuge
- ET 490 (stufenloser Einstieg, Rampenbleche zur Überwindung des Spalts zwischen Fahrzeug und 96 cm hohem Bahnsteig, Zustieghilfetaster mit Rollstuhlsymbol außen am Fahrzeug sowie zum Ausstieg im Fahrzeug) – 82 Fahrzeuge

Ein S-Bahn-Zug besteht strecken- und verkehrszeitabhängig aus drei, sechs oder neun Wagen.

Auf der Strecke Neugraben – Stade, an den Bahnsteigkanten mit nur 76 cm Höhe bestehen, sind mobile Rampen zur Spalt- und Höhenüberwindung auf den Bahnsteigen bereitgestellt (Ausnahmen bisher: In Neukloster, Dollern und Agathenburg bestehen keine barrierefreien Ein- und Ausstiegsmöglichkeiten – dort sind seit Mitte 2020 mobile Rampen verfügbar). Diese wurden zusammen mit der Hamburger Landesarbeitsgemeinschaft für behinderte Menschen (LAG) entwickelt. Auch hier erfolgt die Bedienung durch Triebfahrzeugführer.

Folgende Informationen erhalten die Fahrgäste in den Zügen:

Akustisch

Nächster Halt, Anschlussbeziehungen, vor Verkehrsknotenpunkten weiterer Laufweg, Ausstiegsseite und Tonsignale vor und während des Türschließvorgangs. An Verzweigungsbahnhöfen (z.B. Holstenstraße) werden über die Außenlautsprecher Zugziel und ggf. Via-Bahnhöfe angesagt. Die Züge des ET 490 geben ein akustisches Signal bei der Türfreigabe, bei Betätigung des

Türknoptes und beim Türschließvorgang ab. Zusätzlich verfügen die Züge für sehbehinderte Menschen über spezielle Signaltöne die den Einstiegsbereich markieren. Ergänzende akustische Informationen durch den Triebfahrzeugführer sind ebenfalls möglich.

Visuell

Linie und nächster Halt. Mit der Einführung des Fahrgast-TV können zusätzlich Anschlussbeziehungen, Störungsmeldungen und weitere Informationen angezeigt werden.

In den Fahrzeugen heben sich die Türgriffe bzw. Türtaster von der Türfläche ab. Die Türflächen werden farblich im Kontrast zu den weiteren Flächen des Fahrzeugs gestaltet. Sämtliche Türen an den Zügen sind außen mit Tastlippen für sehbehinderte Menschen ausgestattet. Aus Sicherheitsgründen lassen sich nur die Türen öffnen, die auf der Bahnsteigseite liegen.

2.1.2.10 S-Bahn Berlin/Brandenburg

Kundeninformation und Service

Die S-Bahn Berlin GmbH arbeitet in der ständigen Arbeitsgruppe „Berlin - Bauen und Verkehr - barrierefrei“ unter Leitung der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz mit. 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 im S-Bahn und U-Bahnnetz werden permanent unter sbahn.berlin und in der S-Bahn-App 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 unter der Festnetznummer 030 297-43333 (Mo – Fr von 6 - 22 Uhr sowie Sa, So und an Feiertagen von 7 - 21 Uhr) sowie per E-Mail unter kundenbetreuung@s-bahn-berlin.de oder per Fax unter der Festnetznummer 030 297-43444 sind ebenfalls möglich. Wenn durch Aufzugsstörungen Fahrgäste im Rollstuhl die S-Bahn zeitweise nicht erreichen, erteilt die S-Bahn Kundenbetreuung Informationen über alternative Fahrtrouen.

Im Rahmen regelmäßiger Fortbildungen trainieren die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter (Service und Triebfahrzeugpersonal) den Umgang mit mobilitätseingeschränkten Menschen. Die Mobilitätstrainings speziell für Rollstuhlnutzer sollen in zweijährigem Rhythmus fortgeführt werden. Zu Trainingszwecken steht ein Zug bereit. Triebfahrzeugführer, Betriebs- und Verkehrsaufsichten sowie Mitarbeiter der Kundenbetreuung nehmen die Möglichkeit des Erfahrungsaustausches ebenfalls wahr.

Die Barrierefreiheit der digitalen Informationsangebote der S-Bahn Berlin soll verbessert werden. Die Inhalte der Webseite, insbesondere zu Kernthemen wie Baumaßnahmen und Fahrplanänderungen, werden schon jetzt in leichter und verständlicher Sprache angeboten und ermöglichen einen einfacheren Einstieg in die Nutzung der digitalen Serviceangebote. In enger Zusammenarbeit mit dem Blinden- und Sehbehindertenverband Berlin werden zukünftig sowohl die Inhalte der Webseite als auch die elektronischen Newsletter für den Einsatz von Screenreadern optimiert. Ziel ist es, die Umwandlung von Bildschirmhalten in Sprache stetig zu verbessern, um damit das Internetangebot der S-Bahn Berlin auch für sehbehinderte Menschen uneingeschränkt zugänglich zu machen.

Bahnhöfe mit S-Bahnverkehr (S-Bahn Berlin)

Die S-Bahn Berlin bedient 166 Bahnhöfe in Berlin und Brandenburg. Aktuell sind davon 156 Stationen weitgehend stufenfrei erschlossen.

Stufenfrei erschlossene S-Bahnsteige sind mit Überfahrrampen ausgestattet, die im Bedarfsfall durch die Triebfahrzeugführung oder Servicemitarbeiter angelegt werden, um so Fahrgästen im Rollstuhl einen sicheren Ein- bzw. Ausstieg zu ermöglichen. Es wird empfohlen, sich jeweils an der Zugspitze aufzuhalten.

Die DB Station&Service AG wird in den kommenden Jahren weitere Stationen im S-Bahn-Netz erschließen. Das geschieht teilweise in komplexen Maßnahmen mit der DB Netz AG und in Abhängigkeit von der weiteren Planung/Finanzierung.

Eine Übersicht über Aufzüge und Rampen der S-Bahn Berlin-Brandenburg ist in der Anlage beigefügt (*siehe Anlage 2*).

Die Markierung der Antrittsstufen der Treppen sämtlicher Bahnhöfe wird kontinuierlich kontrolliert und bedarfsgerecht erneuert.

Neue Fahrzeuge für das Berliner S-Bahnnetz

Berlins S-Bahn-Flotte wird in den kommenden Jahren erheblich verjüngt. Auf dem Teilnetz Ring/Südost werden ab 2021 neue S-Bahnzüge fahren. Die Deutsche Bahn hat dafür 382 neue S-Bahn-Wagen in Auftrag gegeben. Schon im Rahmen der Fahrzeugentwicklung wurde ein Verfahren zur Beteiligung aller Nutzergruppen realisiert, in welchem sichergestellt wurde, dass die verschiedenen Bedürfnisse der jeweiligen Nutzer bestmöglich berücksichtigt werden. Einen besonderen Schwerpunkt bildete dabei die Beteiligung von Fahrgästen mit Mobilitäts- und Sinneseinschränkungen.

Besonders für diese Fahrgastgruppen werden die Vorzüge neuester Technik zum Tragen kommen:

- Deutlich gesenkte Geräusentwicklung des Zuges
- Außendesign mit starken Kontrasten (Türen schwarz, Flächen helles gelb)
- Türauffindetöne und leistungsfähige Außenlautsprecher am Zug
- Taktile Taster in Kontrastfarben
- Vergrößerte Mehrzweckbereiche mit Stellflächen für Fahrgäste im Rollstuhl sowie mit Kinderwagen oder Fahrrädern, die zudem noch klarer gekennzeichnet sind (innen am Boden und außen übergroß auf den Fenstern)
- Spezieller Rollstuhlstellbereich in unmittelbarer Nähe zum Fahrer mit separater Servicesäule am Stellplatz, die eine Sprechstelle zur Sicherheits- und Servicezentrale und einen separaten Türöffnungstaster beinhaltet
- Erstmals klimatisierte Fahrgastbereiche
- Moderne und pflegeleichte Innenausstattung mit horizontalen Haltestangen, teils mit Halteschlaufen
- Farblich stark kontrastierende Bodenbeläge, die die Erkennung der Sitz- und Einstiegsbereiche erleichtern; Belag selbst rutschfest, mattes Design, um störende Reflektionen zu vermeiden
- Moderne ergonomisch geformte Fahrgastsitze, Sitz für kleinwüchsige Menschen vorhanden
- Außen- und Innenkameras zur Stärkung des subjektiven Sicherheitsempfindens
- Ein dynamisches Fahrgastinformationssystem erleichtert die Orientierung. Ergänzend zur Linien- und Zielanzeige bieten im Fahrgastraum seitliche LED-Monitore auf Basis von Echtzeitdaten künftig Informationen zum Fahrtverlauf und zu Anschlüssen. Außen werden Linie und Ziel nicht nur vorn und hinten am Zug, sondern auch zu den Bahnsteigseiten hin angezeigt.
- An nahezu allen Türen sind die in unmittelbarer Nähe befindlichen Plätze als Vorrangplätze ausgewiesen



2.1.2.11 S-Bahn München

Im Bereich der S-Bahn München wird seit Dezember 2014 die bisherige mit Hochflur-Diesel-Triebwagen älterer Bauart betriebene Ergänzungslinie A (Dachau – Altomünster) auf elektrischen Betrieb umgestellt und mit S-Bahn ET 420 und 423 befahren. Diese klassischen S-Bahn-Fahrzeuge haben einen stufen- und rampenfreien Innenraum. Gleichzeitig wird die komplette Strecke auf S-Bahn-Hochflurbahnsteige ausgestattet.

2.1.2.12 DB RegioNetz Verkehrs GmbH

Die Regio-Netze der Deutschen Bahn machen das Reisen für mobilitätseingeschränkte Menschen 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 Regio-Netze, in denen vor Ort Infrastruktur und Verkehr eng miteinander verzahnt sind und die unter dem Dach der Deutschen Bahn AG wie mittelständische Unternehmen agieren. Zudem gehören die Gäubodenbahn in Bayern als Verkehrsbetrieb sowie der Vertriebservice Ostbayern als Vertriebsseinheit zur DB RegioNetz Verkehrs GmbH. Die Regio-Netze erbringen jährlich eine Verkehrsleistung von ca. 17,75 Mio. Zugkilometer auf weitgehend nichtelektrifizierten Strecken außerhalb der Ballungsräume.

Rund 21,8 Mio. Fahrgäste sind jährlich in den Regio-Netzen unterwegs. Durch das Modell der Regio-Netze konnte in den betreffenden Regionen der SPNV auf ehemals von Stilllegung bedrohten Strecken langfristig erhalten und weiter

ausgebaut werden. Damit einher ging auch der schrittweise Um- und Ausbau von Bahnhöfen und Haltepunkten sowie der eingesetzten Fahrzeuge für ein stufenfreies bzw. barrierefreies Reisen.

Das durch die Regio-Netze betriebene und instand gehaltene Streckennetz ist ca. 1.150 km lang, zudem sind die Regio-Netze für 266 Verkehrsstationen mit 337 Bahnsteigen verantwortlich. Mittlerweile sind 326 dieser Bahnsteige, also 96,74% stufenfrei erreichbar, zudem verfügen 235 Bahnsteige über Zugzielanzeiger für die Fahrgastinformation.

Fahrzeuggebundene Einstiegshilfen wie beispielsweise mobile Rampen oder spezielle Schiebetritte ermöglichen bei Bedarf an vielen Verkehrsstationen eine Spaltüberbrückung zwischen Bahnsteig und Fahrzeug, sofern der Einstieg nicht niveaugleich möglich ist. Die Mehrheit der Stationen verfügt zudem über Blindenleitstreifen. In allen Zügen der DB RegioNetz Verkehrs GmbH erfolgen Fahrgastansagen inklusive Nennung der kommenden Station und der jeweiligen Ausstiegsseite.

Mit neuen Verkehrsverträgen wurden bzw. werden die auf beiden Regio-Netzen eingesetzten Fahrzeuge erneuert oder umfassend modernisiert. Die Kurhessenbahn hat, die zuvor noch eingesetzten alten VT 628, in den vergangenen zwei Jahren bereits komplett durch Niederflurfahrzeuge ersetzt. Bei der Westfrankenbahn wurde der Prozess bis Dezember 2019 abgeschlossen. Die Fahrzeuge ermöglichen dann nicht nur bequeme Ein- und Ausstiege, je nach Bahnsteighöhe ggf. in Verbindung mit speziellen Einstiegshilfen, sondern verfügen auch im Inneren über speziell gekennzeichnete Stellplätze für Rollstühle sowie Möglichkeiten für die optische und/oder akustische Kundeninformation.

Barrierefreie Einstiege sind auch bei der Erzgebirgsbahn (EGB) möglich, die bereits seit ihrer Gründung mit Fahrzeugen der Baureihe VT 642 unterwegs ist, die zudem über spezielle Schiebetritte zur Spaltüberbrückung verfügen (barrierefrei nutzbar für 55 cm Bahnsteige). Insgesamt 50 der 65 Verkehrsstationen der EGB, die durch bestellten SPNV bedient werden, sind vollkommen barrierefrei. Bei den übrigen Stationen ist, beispielsweise aufgrund der Bahnsteiglage in Kurven, ein Ein- oder Ausstieg nach entsprechender Anmeldung bei der Mobilitätsservice-Zentrale mittels Rampen möglich. Alle Verkehrsstationen mit bestelltem SPNV verfügen zudem über Blindenleitstreifen und Fahrgastinformationsanlagen für die visuelle und akustische Kundeninformation.

Eine Besonderheit bei den Regio-Netzen ist der Betrieb einer Bergbahn. Mobilitätseingeschränkte Reisende müssen nicht auf das historische Bergbahnerlebnis verzichten. Die 10 Bahnhöfe bzw. Haltepunkte der Oberweißbacher Berg- und Schwarzatalbahn (OBS) in Thüringen sind alle stufenfrei und ermöglichen mobilitätseingeschränkten Reisenden dadurch sowohl die Nutzung der 25 km langen Schwarzatalbahn, vor allem aber auch die Nutzung 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. Seit 2015 ist auch der Bahnhof Rottenbach,

der nicht zur OBS gehört, an dem aber die Züge der Schwarzatalbahn beginnen bzw. enden, barrierefrei, so dass hier der Umstieg von und zur OBS auch für mobilitätseingeschränkte Reisende selbstbestimmt möglich ist. Sechs der zur OBS gehörenden Bahnhöfe und Haltepunkte sind zudem mit Blindenleitstreifen ausgerüstet. An den Bahnhöfen der Bergbahn und der sich anschließenden sog. Flachstrecke sowie an der Hälfte der Bahnsteige der Schwarzatalbahn erfolgt der Einstieg in die Fahrzeuge niveaugleich. Der Streckenabschnitt der historischen Standseilbahn Obstfelderschmiede – Lichtenhain aus dem Jahr 1923 kann stündlich von Rollstuhlfahrern genutzt werden. Die Abfahrtszeiten des für Rollstuhlfahrer zugänglichen Personenwagens sind in den Fahrplänen gesondert gekennzeichnet. Gleiches gilt für die sog. Flachstrecke zwischen Lichtenhain und Cursdorf. Die dort verkehrenden historischen Elektrotriebwagen haben niveaugleiche Einstiege. Auf der von der OBS betriebenen Schwarzatalbahn zwischen Rottenbach und Katzhütte sind Dieseltriebwagen der Baureihe VT 641 im Einsatz, die Einstiegshilfen an Bord haben.

Die bei der OBS, der EGB, der KHB und der WFB eingesetzten Triebwagen der Baureihen VT 641 und VT 642 verfügen zudem jeweils über Toiletten, die für Rollstuhlfahrer geeignet sind.

Die Doppelstockwagen der Südostbayernbahn (SOB) verfügen sowohl über eine fahrzeuggebundene Einstiegshilfe als auch über eine für Rollstuhlfahrer geeignete Toilette. Die zudem durch die SOB eingesetzten Dieseltriebwagen VT 628 verfügen nicht über eine fahrzeuggebundene Einstiegshilfe. Verschiedene Bahnhöfe halten jedoch Rampen vor, so dass nach Anmeldung bei der Mobilitätsservice-Zentrale ein Ein- und/oder Ausstieg auch für mobilitätseingeschränkte Reisende mit Rollstuhl möglich ist. Ab Dezember 2019 werden zudem vier Fahrzeuge der Baureihe VT 640 eingesetzt, die auch für Rollstuhlfahrer nutzbar sind. Ziel ist es, noch im gegenwärtig laufenden Verkehrsvertrag bis 2024 weitere Niederflurzeuge der Baureihen VT 640 oder VT 642 bei der SOB einzusetzen, die die VT 628 schrittweise ablösen.

Schwierig ist die Situation nach wie vor bei der Gäubodenbahn (GGB). Hier ist die DB RegioNetz Verkehrs GmbH nur für die Verkehrsabwicklung, nicht jedoch für die Infrastruktur und damit auch nicht für den Umbau der Bahnsteige zuständig. Eingesetzt werden bei der GGB Fahrzeuge der Baureihe VT 628.

Aufgrund der extrem niedrigen Bahnsteige können Rollstuhlfahrer hier auf den Unterwegsbahnhöfen nicht einsteigen. Eine Anmeldung bei der Mobilitätsservice-Zentrale zum Aufzeigen alternativer Verbindungen ist hier leider noch zwingend erforderlich. Auf einem Drittel der Bahnhöfe/Haltepunkte sind taktile Blindenleitstreifen zu finden, bei den übrigen sind diese farblich gekennzeichnet. Alle Bahnhöfe verfügen über eine optische Fahrgastinformation (DSA-Anzeiger), zwei Bahnhöfe haben zudem Lautsprecher für Durchsagen.

Das Beispiel der Regio-Netze zeigt, dass die Deutsche Bahn AG bestrebt ist, auch in strukturschwachen, eher ländlich geprägten Gebieten und damit außerhalb von Ballungsräumen, ein barrierefreies, selbstbestimmtes Reisen zu

ermöglichen. Insbesondere dort, wo die Regio-Netze neben dem Verkehr auch für die Infrastruktur verantwortlich sind, zeigen sich diesbezügliche Erfolge deutlich. Der Ausbau der Infrastruktur und der Umbau vorhandener oder der Einsatz neuer Züge wird in den kommenden Jahren weiter zunehmen.

2.1.2.13 Regionalverkehre Start Deutschland GmbH

Die Regionalverkehre Start Deutschland GmbH betreibt die Züge des „RE5“ zwischen Hamburg Hbf und Cuxhaven. Es sind Doppelstock-Züge mit Steuerwagen im Einsatz. Die angefahrenen Bahnsteige haben eine Höhe von 55 bzw. 76 cm.

Alle Wagen sind mit Tiefeinstieg (Einstiegshöhe 600mm) ausgestattet. Dadurch wird eine Erreichbarkeit von allen angefahrenen Bahnsteigen über maximal eine Stufe erreicht. In der Regel werden die RE-Züge in fester Zugbildung gefahren, so dass sich das Mehrzweckabteil immer an der gleichen Stelle befindet. Die Reihung der Garnituren ist an den Stationen in den Vitrinen grafisch ausgehangen

Alle Züge werden von einem Fahrgastbetreuer begleitet, der bei allen Halten auch die Präsenz auf dem Bahnsteig wahrnimmt. Damit kann mobilitätseingeschränkten Reisenden verlässlich eine Unterstützung beim Ein- und Aussteigen angeboten werden.

In jedem Wagen ist im Einstiegsbereich eine Fahrgastsprechstelle installiert. Durch Betätigen des Knopfes auf der Sprechstelle kann der Fahrgast einen Sprechwunsch anmelden, der dem Triebfahrzeugführer angezeigt wird. Der Triebfahrzeugführer kann dann das Gespräch annehmen und die Sprachrichtung umschalten.

Der Steuerwagen verfügt über elektrische Überfahrrampen auf beiden Seiten, eine geräumige Universal-Toilette und einen großen Mehrzweckbereich. Der Mehrzweckbereich ist ein den Anforderungen von Rollstuhlfahrern gestalteter Bereich in unmittelbarer Nähe zur Universaltoilette. Dieser umfasst Stellfläche für Rollstuhlfahrer und zusätzliche Sitze für Begleitpersonen. Ruftaster für das Zugpersonal sind außen an den Einstiegstüren und innen im Mehrzweckabteil angeordnet. Außerdem sind Notruftasten in Nähe der Rollstuhlstellplätze und auf der Toilette angebracht.

Die Fahrgastinformation erfolgt akustisch und optisch. Es wird über den nächsten Halt und die Ausstiegsseite informiert. Begrüßung und Information der Fahrgäste über Fahrziel, Bahnhöfe mit Umsteigemöglichkeit und Anschlussverbindungen und eventuelle Unregelmäßigkeiten oder Verspätungen erfolgt durch das Zugbegleitpersonal.

In jedem Fahrgastgroßraum sind zwei Fahrgastinformationsanzeigen installiert, die den nächsten Halt anzeigen. Die Ausstiegsseite wird zusätzlich über beleuchtete Türöffnungstaster angezeigt.

An beiden Fahrzeuglängsseiten jedes Wagens werden außen das Fahrtziel des Zuges sowie die Wagennummer angezeigt. An der Zugspitze und am Zugschluss befindet sich zusätzlich jeweils an der Stirnseite eine weitere Zielanzeige.

2.1.3 Maßnahmenplanungen im Unternehmensbereich Personenverkehr – DB Regio Bus

Die Gesellschaften von DB Regio Bus arbeiten bei der Herstellung von Barrierefreiheit eng mit ihren zuständigen Aufgabenträgern vor Ort zusammen. Da die Verkehrsleistung im öffentlichen Straßenraum erbracht wird, ist es unerlässlich, dass die Maßnahmen eng aufeinander abgestimmt werden. Nur wenn die Maßnahmen der Verkehrsunternehmen am Fahrzeug (zum Beispiel niederfluriger Einstieg) mit Maßnahmen der Baulastträger im Haltestellenbereich abgestimmt sind, kann eine wirkliche Barrierefreiheit erreicht werden. Hierbei verfolgen die Kommunen unterschiedliche Strategien, abhängig von ihrer finanziellen Leistungsfähigkeit sowie den jeweiligen Bevölkerungs- und Siedlungsstrukturen. Bei der Festlegung und der Ausstattung von lokalen Bushaltestellen und Busbahnhöfen unterstützen die Gesellschaften aktiv und beraten die externen Kostenträger, die jeweils für die Haltestelleninfrastruktur verantwortlich sind.

Dadurch ergeben sich unterschiedliche Strategien und Umsetzungsstände in den Bedienebenen der Gesellschaften von DB Regio Bus. Dort, wo die Verkehrsleistungen nicht eigenwirtschaftlich, sondern auf Basis von Verkehrsverträgen erbracht werden, bestimmt allein der Aufgabenträger im Rahmen dieses Vertrags welche Maßnahmen zur Barrierefreiheit umgesetzt werden sollen. Freiwillige Maßnahmen, die den Verkehrsunternehmen nicht vergütet werden, lässt die Gestaltung der Verkehrsverträge in der Regel nicht zu.

Die wichtigste Maßnahme zur Verbesserung der Barrierefreiheit besteht in der Beschaffung geeigneter Fahrzeuge. Die Fahrzeugbeschaffung wird bei DB Regio Bus zentral für alle Gesellschaften gesteuert. Hierzu werden Rahmenverträge mit unterschiedlichen Herstellern abgeschlossen, aus denen die Gesellschaften Fahrzeuge abrufen können. Diese Fahrzeuge verfügen standardmäßig über:

- niederflurige Einstiege mit Klapprampe
- einen Rollstuhlstellplatz
- optische Haltestellenanzeigen
- kontrastreiche Innenraumgestaltung
- gekennzeichnete Sitze für Fahrgäste mit Mobilitätseinschränkungen
- Platz für einen Blindenführhund
- Haltewunschtasten mit Brailleschrift und
- digitale Haltestellenansagen

Je nach Wünschen und Vorgaben der lokalen Aufgabenträger kann diese Ausstattung im Einzelfall abweichen. Inzwischen verfügen jedoch ca. 90% der Fahrzeuge von DB Regio Bus über einen niederflurigen Einstieg. Diese Quote wurde seit 2016 um 15%-Punkte erhöht. In Zahlen bedeutet das, dass ca. 4.210 eigene Busse von insgesamt 4.681 Fahrzeugen einen niederflurigen Einstieg besitzen.

Teilweise betreiben auch die Regionalbusgesellschaften spezielle Verkehre, für die Reisebusse mit Hochboden eingesetzt werden müssen, um die Gepäckmitnahme zu ermöglichen. In diesen Fahrzeugen kann Rollstuhlfahrern die Mitreise mit Einsatz eines Hubliftes ermöglicht werden. Bis zum Ende des Jahres 2020 werden insgesamt drei Fahrzeuge des Flughafenbusses KIELIUS der Autokraft mit einem Hublift genutzt. Als weiteres werden die Fahrer von DB Regio Bus regelmäßig im Umgang mit mobilitätseingeschränkten Fahrgästen geschult. Hierzu wurde ein eigenes Schulungsmodul entwickelt, das seit 2015 zur Verfügung steht.

Für die „Mobilität im Alter“ und mobilitätseingeschränkte Personen haben DB Regio Bus, die Hochschule Fresenius und der Nutzfahrzeughersteller Iveco den „Easy Bus“ entwickelt. Das neu entwickelte Linienbusmodell ermöglicht es besonders älteren und mobilitätseingeschränkten Personen, sich im Nahverkehr sicherer zu bewegen. Zu den wichtigsten Vorteilen des „Easy Bus“ zählen breitere Gänge, eine geeignete Einstiegsrampe an der Vordertür, eine andere Anordnung der Sitze und veränderte Sitzhöhen.

Eigene Linienfahrzeuge DB Regio Bus:

- 4.681 Busse, davon 90% mit niederflurigem Einstieg

Aufteilung nach Regionen:

- BaWü: 1.009
- Bayern: 992
- Mitte: 947
- Nord: 1.035
- NRW: 500
- Ost: 198



Abbildung 1: Übersichtskarte Gesellschaften von DB Regio Bus im Bundesgebiet

2.1.4 Maßnahmenplanungen im Unternehmensbereich – Personenbahnhöfe

2.1.4.1 Serviceleistungen

Die DB Station&Service AG betreibt ca. 5.400 Bahnhöfe für den Personenverkehr im Netz der Deutschen Bahn AG und erbringt entsprechende Serviceleistungen. Bundesweit bietet DB Station&Service an zahlreichen Stationen einen kostenlosen Ein-, Um- und Ausstiegsservice für Personen mit eingeschränkter Mobilität an. Diese Stationen sind mit mobilen Hubgeräten, Rampen oder Elektromobilen ausgerüstet.

2019 leistete die DB Station&Service AG rund 875.000 Hilfeleistungen für mobilitätseingeschränkte Reisende beim Ein-, Um-, und Ausstieg durch eigenes Personal oder durch Kooperationspartner (z. B. die Bahnhofsmission). Diese Hilfe wird auf Anfrage von der Mobilitätsservice-Zentrale (MSZ) der DB 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 DB bei der Schaffung stufenfrei zugänglicher Bahnsteige und Fahrzeuge erreicht.

Aufgrund der stetig steigenden stufenfreien Erschließung der Bahnhofsinfrastruktur und der Aufhöhung der Bahnsteige bei gleichzeitiger Ausweitung der zuggebundenen Einstiegshilfen, ist in den letzten Jahren ein Rückgang des Bedarfs an bahnhofsseitiger Hilfeleistung zu verzeichnen. Aus diesem Grund wurde 2014 die Veränderung des bisherigen Flächenpräsenzmodells in Abstimmung mit der DB Fernverkehr AG und der DB Regio AG vorgenommen.

Im Rahmen der Anpassung des Modells an die aktuellen Bedarfe wurden solche Bahnhöfe herausgenommen, die durch DB Regio selbst mittels fahrzeuggebundener Einstiegshilfe bedient werden können. Eine Voranmeldung ist hierbei über die MSZ möglich, damit die Hilfeleistung an das Zugpersonal vorgemeldet werden kann. Darüber hinaus entfielen einzelne Stationen an denen insbesondere im Fernverkehr eine sehr geringe Nachfrage in den letzten Jahren zu verzeichnen war. Auf der anderen Seite wurden Bahnhöfe mit in das Modell aufgenommen, die für DB Regio als auch für DB Fernverkehr zusätzliche Bedarfsschwerpunkte darstellen. Insgesamt beträgt die Anzahl an Bahnhöfen mit Ein-, Um- und Ausstiegshilfen ca. 1.800.

Das weitergeführte Flächenpräsenzmodell wird nach gleicher Logik wie in der Vergangenheit durchgeführt. 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 bis 20:00 Uhr am Vortag der Reise über die MSZ,

um die Fahrten des mobilen Service-Teams effektiv koordinieren zu können. Neue Mitarbeiter wurden für die Hilfeleistungen rekrutiert, die Hilfestellung erfolgt in der Regel in der Zeit von 6.00 - 22.00 Uhr und wird auf Bestellung und nach Verfügbarkeit erbracht.

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 Rollstuhlfahrer ausgestattet. Gerne übernehmen die Mitarbeiter auch die Anmeldung von Hilfeleistungen bei der MSZ.

2.1.4.2 Schulungs- und Sensibilisierungsmaßnahmen für Mitarbeiter

Für mobilitätseingeschränkte Reisende ist nicht ausschließlich die bauliche Beschaffenheit des Bahnhofs für eine erfolgreiche Reise ausschlaggebend. Auch kompetente, freundliche und hilfsbereite Mitarbeiter sind für eine angenehme und problemfreie Reise wichtig. Dies setzt eine umfassende und nachhaltige Qualifizierung der Mitarbeiter voraus.

Alle Mitarbeiter mit direktem oder indirektem Kundenkontakt werden sechs Mal jährlich in der „Servicewerkstatt“ geschult. Es handelt sich um eine ganztägige Trainings- und Informationseinheit mit hoher Praxisnähe, die von qualifizierten Trainern durchgeführt wird. Die Mitarbeiter 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 Bedarfen wird regelmäßig in der „Servicewerkstatt“ thematisiert. Hier werden bspw. Zielgruppenvertreter bzw. mobilitätseingeschränkte Personen eingeladen, um offene Fragen der Teilnehmer zu beantworten und von ihren Erfahrungen mit der DB zu berichten. Die Mitarbeiter versetzen sich in die Lage der mobilitätseingeschränkten Reisenden, z.B. benutzen sie einen Rollstuhl .. oder gehen mit Augenbinde durch den Bahnhof.

2.1.4.3 Information

Bahnhofsinformationsplakat – BIP

An allen Bahnhöfen wurden jeweils Bahnhofsinformationsplakate ausgehängt. Diese Plakate sollen den Reisenden einen schnellen Überblick über die verkehrlich relevanten Servicrufnummern sowie mögliche Hilfeleistungsangebote bieten. Hierzu gehören Informationen, ob an diesem Bahnhof Mobilitätshilfen durchgeführt werden oder welcher der jeweils nächste Bahnhof mit Hilfeleistungsangebot ist.

Internetauftritt

www.bahnhof.de

Die DB Station&Service AG bietet unter der Internetadresse www.bahnhof.de einen umfassenden Rundum-Service für den Ein-, Aus- und Umstieg oder Aufenthalt am Bahnhof an. Reisende und Besucher finden auf den Bahnhofsdetailseiten steckbriefartige Informationen zur Bahnhofsausstattung, wie beispielsweise das Vorhandensein von Reisezentrum, Fundservice, Schließfächern, Bahnhofsmission sowie Informationen zu Stufenfreiheit, Aufzugsfunktionalität, Mobilitätsdienstleistungen oder WC.

Unter dem Menüpunkt „Service“ -> „Barrierefreiheit & Mobilitätsservice“ sind speziell für Reisende mit Mobilitätseinschränkungen alle relevanten Informationen zusammengestellt.

www.deutschebahn.com/barrierefreiheit

Die Internetseiten unter www.deutschebahn.com/barrierefreiheit offerieren ausführliche Hintergrundinformationen zum Thema Barrierefreiheit für Geschäftskunden. Hier werden Begriffe, rechtliche Grundlagen, Serviceleistungen, Infrastrukturanpassungen und Statistiken erläutert.

Dynamischer Schriftanzeiger Plus (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 DB permanent verbessert. Daher hat DB Station&Service insbesondere für kleine, betrieblich einfache Stationen ein neues Konzept für eine dynamische Reisendeninformation entwickelt: Mit dem 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 Zwei-Sinne-Prinzips sowohl mit visueller als auch mit akustischer Reisendeninformation. Reisende erhalten somit die benötigten Informationen 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 Reisende mit Sinnesbehinderungen, 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.

Im Jahr 2019 sind ca. 4.400 Stationen mit DSA ausgestattet. Mit Hilfe des DSA werden Reisende über Abweichungen vom Regelbetrieb über Gleiswechsel, Verspätung, entfallender Halt, zusätzlicher Halt, Zugausfall und Ersatzzug auch an kleinen Stationen informiert. Hierbei werden neben Anzeigen per Laufschrift auch entsprechende Ansagen ausgegeben.

2.1.4.4 Baumaßnahmen

Durch die weitere intensive Erneuerung von Stationen werden sukzessive bedeutende Fortschritte in der Barrierefreiheit erreicht. Neben der unmittelbaren Erneuerung von Stationen ist aber auch die barrierefreie Gestaltung von Ausstattungen für die Reisenden von großer Bedeutung. Durch die kontrastierende Gestaltung von Streugutbehältern, Wetterschutzhäusern etc. wird auf die Bedürfnisse von sehbehinderten Reisenden besondere Rücksicht genommen. Diese Ausstattungselemente kommen auch auf bestehenden Stationen zum Einsatz und verbessern so die Barrierefreiheit.

Für die in Anlage 3 aufgeführten 1263 Bahnsteige (in 810 Stationen) ist geplant, die Barrierefreiheit im Berichtszeitraum des 4. Programms 2021 - 2025 zu verbessern. Besonderes Augenmerk wird auf das Ziel gelegt, künftig selbstständiges, barrierefreies Reisen zu ermöglichen. Die Baumaßnahmen erfolgen stets unter Beachtung des Bahnsteighöhenkonzepts (vgl. Kapitel 2.1.4.5).

Wesentliches Hemmnis für das barrierefreie Reisen sind die noch vorhandenen niedrigen Bahnsteige mit einer Höhe von ≤ 38 cm. Hier ist die Einstiegsstufe in das Fahrzeug besonders groß. Zur Erhöhung dieser niedrigen Bahnsteige stellt der Bund Mittel im Rahmen des LuFV III Zusatzbedarf „Aufhöhung Bahnsteige“ zur Verfügung. Damit können in den Jahren 2021 bis 2025 noch mehr als 230 Bahnsteige erneuert werden. Durch die Erhöhung der Bundesmittel kann damit die Zahl der Bahnsteigmodernisierungen auf rd. 250 pro Jahr wesentlich gesteigert werden.

Bei den geplanten Baumaßnahmen setzt die DB Station&Service AG die gültigen Regelwerke und anerkannten Regeln der Technik zum barrierefreien Bauen um. Die Behindertenverbände vor Ort werden im Rahmen der Planung in die Abstimmungen zur konkreten Gestaltung eingebunden.

Im Rahmen des Forschungsprojekts „Die kostengünstig barrierefrei gestaltete kleine Verkehrsstation“ (FE 97.359/2015) wurde ein großes Potenzial zur Kosteneinsparung in ausgewählten baulichen Umsetzungsformen (Kurzbahnsteige, vereinfachte Bauausführung, Bahnsteigteilerhöhungen, Umgang mit Längsneigungen, höhengleiche Zuwegungen) sowie im Bereich der Genehmigungsverfahren und Prozesse identifiziert. Die DB Station&Service AG wird

Maßnahmen in ihrem Verantwortungsbereich in der nächsten Revision des Bauregelwerks für Personenbahnhöfe (Ril 813) berücksichtigen.

2.1.4.5 Das Bahnsteighöhenkonzept der DB AG

Barrierefreies Reisen ist unter Anderem dann zu erreichen, wenn der Zugang vom Bahnhofseingang bis in den Zug stufenfrei erfolgen kann. Dies erfordert sowohl die stufenfreie Gestaltung des Zugangs zum Bahnsteig als auch den stufenfreien (niveaugleichen) Einstieg vom Bahnsteig in das Fahrzeug.

Grundsätzlich wird der niveaugleiche Einstieg durch eine Kombination fahrzeugseitiger und infrastruktureller Maßnahmen gewährleistet.

Die DB Station&Service AG sieht sich verpflichtet, durch eine möglichst weitgehende Vereinheitlichung der Bahnsteighöhen auf die in der Eisenbahnbau- und Betriebsordnung (EBO) verankerte Regelhöhe von 76 cm, die Voraussetzungen zum niveaugleichen Einstieg zu schaffen.

Nach den in den letzten Jahren gesammelten Erfahrungen in der Umsetzung ist das Bahnsteighöhenkonzept 2011 der Deutschen Bahn AG aufgrund zu vieler „Höhensprünge“ in den Linien nicht durchgehend geeignet, um die Nutzung des Eisenbahnsystems ohne fremde Hilfe für alle mobilitätseingeschränkte Personen, langfristig und nachhaltig zu erreichen und wird daher fortgeschrieben.

Das Bahnsteighöhenkonzept 2011 der Deutschen Bahn AG und die Konzepte der einzelnen Bundesländer mit unterschiedlichen Bahnsteighöhen führen teilweise dazu, dass mobilitätseingeschränkte Personen zwar niveaugleich an einer Station in den passenden Zug einsteigen können, aber in einer anderen Station nicht ohne fremde Hilfe aussteigen können. Das Ziel, das Reisende ohne fremde Hilfe das System nutzen, würde somit auch in Zukunft nicht erreicht werden.

In Deutschland sind die großen Bahnknoten bereits überwiegend mit 76 cm hohen Bahnsteigen ausgestattet. Eine Verbindung dieser Knoten zu einem Netz führt zwangsläufig dazu, dass auch in den Zwischenstationen 76 cm hohe Bahnsteige vorhanden sein müssen, damit der niveaugleiche Ein- und Ausstieg ermöglicht werden kann. Entsprechend ist die Regelhöhe 76 cm seit 1904 in der EBO verankert. Unberührt davon verbleiben die klassischen S-Bahnnetze in Berlin, München, Hamburg, Frankfurt und Stuttgart, die eine Bahnsteighöhe von 96 cm ausweisen.

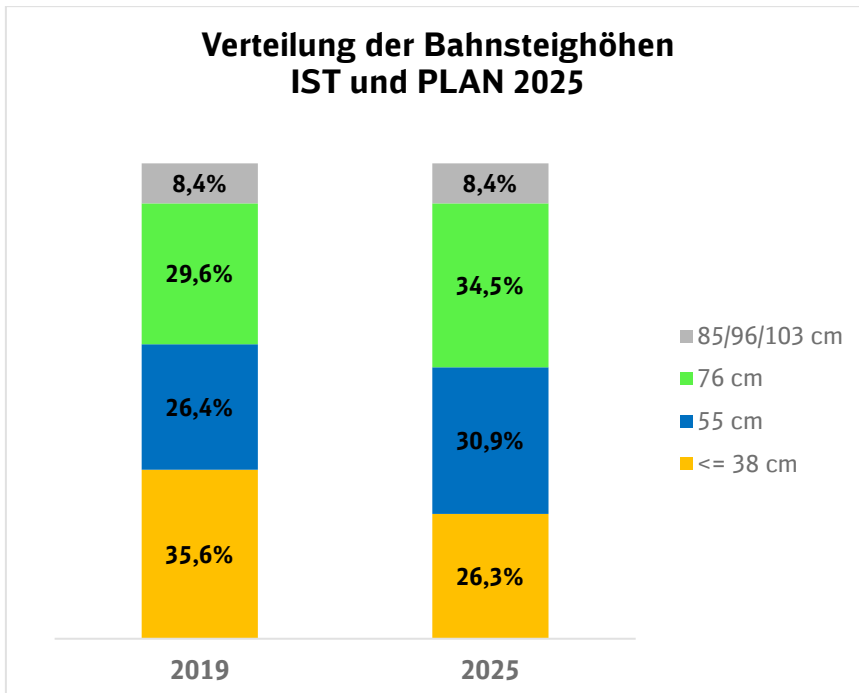


Abbildung 2: Anteil aktive Bahnsteige an den 5 unterschiedlichen Bahnsteighöhen IST und Plan (Stand: 30.11.2019 und Plan für 30.11.2024 unter Annahme gleichbleibender Bahnsteiganzahl)
Quelle: DB Station&Service AG)

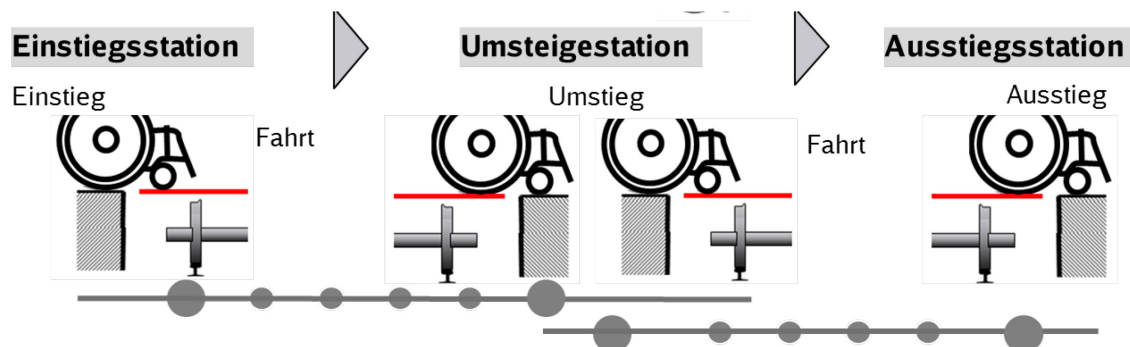


Abbildung 3: Niveaugleicher Ein- und Ausstieg auf der gesamten Reise (Quelle DB AG)

Vor diesem Hintergrund erfolgt die Fortschreibung des Bahnsteighöhenkonzepts 2011. Die Fortschreibung berücksichtigt die Ergebnisse umfangreicher Konsultationen von Verbänden, Ländern und Aufgabenträgern.

Mit den folgenden Maßnahmen können bereits in der Migrationsphase wesentliche Verbesserungen zur Barrierefreiheit erzielt werden:

- Erarbeitung von streckenspezifischen Migrationskonzepten zwischen Ländern/Aufgabenträgern, Eisenbahnverkehrsunternehmen und der DB Station&Service AG, die Infrastruktur- und Fahrzeugmaßnahmen langfristig aufeinander abstimmen, damit die Reisenden kontinuierlich von der Verbesserung der Barrierefreiheit profitieren.

-
- Der mögliche Einsatz von Fahrzeugen, die Bahnsteige mit verschiedenen Bahnsteighöhen niveaugleich bedienen können.
 - Zuordnung von Fahrzeugen zu bestimmten Bahnsteigen. Durch diese Separierung wird verhindert, dass an einem Bahnsteig Fahrzeuge mit unterschiedlich hohen Einstiegen halten, was unweigerlich zu Einstiegsstufen führen würde. Auch wird auf diese Weise der bereits vorhandenen Infrastruktur bestmöglich Rechnung getragen.
 - Unter bestimmten Bedingungen ist es möglich, bis zum Einsatz neuer Fahrzeuge entsprechend vorgerüstete Bahnsteige zu errichten, die später mit geringem Aufwand auf die korrekte Bahnsteighöhe gebracht werden.
 - Kombibahnsteige mit mehreren Höhenabschnitten können ohne technische Nachrüstung den barrierefreien Einstieg sowohl in 55 cm Bestandsfahrzeuge als auch in 76 cm Fahrzeuge der nächsten Generation sicherstellen. Solche Kombibahnsteige werden in den nächsten Jahren u.a. in Baden-Württemberg verstärkt errichtet.

Die Höhenanpassung der Bestandsbahnsteige erfolgt grundsätzlich immer dann, wenn ein Bahnsteig oder sein Belag aus technischen Gründen saniert werden muss. Kein Bahnsteig wird vor Ende seiner Nutzungsdauer wegen der langfristigen Zielhöhe abgerissen.

Der klare Fokus der Erneuerung in den nächsten Jahren liegt in der Aufhöhung der noch rund 3.600 alten niedrigen Bahnsteige mit 38 cm und darunter (davon sind rd. 3.300 Bahnsteige derzeit aktiv genutzt), weil insbesondere diese dem barrierefreien Ein- und Ausstieg entgegenstehen.

Die Fahrzeug- und Betriebskonzepte von Ländern und Bahnen müssen sich über einen längeren Zeitraum noch an der vorhandenen Infrastruktur mit Bahnsteighöhen von 38 cm, 55 cm, 76 cm ausrichten und so beschaffen sein, dass noch über einen längeren Zeitraum unterschiedliche Bahnsteighöhen bedient werden können. Aus diesem Grund sind die Aufgabenträger im Nahverkehr in den Bundesländern intensiv in die Fortschreibung des Bahnsteighöhenkonzepts eingebunden. Die Entwicklung und Vereinbarung von Konzepten für die Migrationsphase ist zwischen den Verkehrsministerien der Länder und der DB Station&Service AG im Jahr 2020 noch nicht abgeschlossen.

Die Fortschreibung wird von vielfältigen Maßnahmen begleitet, die einer Verbesserung der Barrierefreiheit dienen. Dazu gehört auch die Information der Fahrzeughersteller über die Inhalte des Bahnsteighöhenkonzepts und dem daraus resultierenden Bedarf an geeigneten Fahrzeugen. So wird gewährleistet, dass Fahrzeugentwicklungen frühzeitig am Bedarf orientiert werden können und die notwendigen Lösungen zur Verfügung stehen.

2.1.5 Barrierefreies Reisen

Die Umsetzung des Bahnsteighöhenkonzepts gemäß Kapitel 2.1.4.5 erfordert eine Migrationsphase vom derzeitigen Ausbaugrad zum Zielzustand. In dieser Phase werden noch nicht alle Bahnsteige ihre Zielhöhe haben. Mehrere konstruktive Ansätze bei der Gestaltung der Fahrzeuge sind möglich, um mit einem Zug zwei verschiedenen Bahnsteighöhen niveaugleich bedienen zu können. Um die Verfügbarkeit entsprechender Fahrzeuge zu gewährleisten, würde DB Station&Service AG einen gemeinsamen Austausch der Aufgabenträger und der Fahrzeughersteller begrüßen und unterstützen.

2.1.5.1 „Weitreichende Barrierefreiheit“ von Bahnsteigen

Im Zuge des 3. Programms zur Barrierefreiheit der Deutschen Bahn AG wurde ein Maßstab zur Bewertung der „Weitreichenden Barrierefreiheit“ von Bahnsteigen eingeführt. Dieser ermöglicht die Messbarkeit des Ausbaugrades einzelner Bahnsteige hinsichtlich der Barrierefreiheit für die einzelnen Nutzergruppen sowie hinsichtlich der einzelnen Merkmale (9 von 11 können derzeit bewertet werden)¹.

Aus dieser Bewertung lässt sich ablesen, welche Maßnahmen an welchen Bahnsteigen durchgeführt werden müssen, um deren barrierefreie Zugänglichkeit künftig zu verbessern. Investitionen können so gezielter geplant und gesteuert werden. Dementsprechend wird zum Beispiel während der Laufzeit des 4. Programms die umfangreiche Nachrüstung von taktilen Handlaufschildern an Handläufen von Treppen und Rampen zu den Bahnsteigen vorangetrieben. Damit kann die Zugänglichkeit für sehbehinderte und blinde Menschen zum System Bahn messbar verbessert werden.

2.1.5.2 Vereinheitlichungen und Standardisierungen

Der Verbesserung der Barrierefreiheit dient auch der Wiedererkennungseffekt. Durch die Vereinheitlichungen von Bänken, Anzeigen und weiteren Ausstattungsgegenständen finden sich Reisende mit und ohne Mobilitätseinschränkung besser zurecht. Durch eine geeignete Gestaltung der Ausstattungsgegenstände wird eine Verbesserung der Barrierefreiheit auch von bestehenden Stationen erreicht.

Die damit verbundenen prozessualen Vereinfachungen beschleunigen Baumaßnahmen und vereinfachen die Wartung und Instandhaltung.

2.1.5.3 Europäische, nationale und unternehmerische Regelungen zur Verbesserung der Barrierefreiheit

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

¹ Vgl. 5-Jahres-Bilanz zum 3. Programm zur Barrierefreiheit der DB AG

EU-Ministerrat und dem EU-Parlament verabschiedet und Anforderungen in „Technischen Spezifikationen für Interoperabilität (TSI)“ beschrieben.

Seit dem 01.01.2015 sind die TSI („TSI 2015“) als EU-Verordnungen unmittelbar in allen EU-Staaten rechtskräftig. Eine dieser TSIs betrifft die Belange von Reisenden mit Mobilitätseinschränkungen (PRM=Persons with reduced mobility), sie wird mit TSI PRM abgekürzt. Für Reisende hat die Fortschreibung der TSI PRM zur Folge, dass nun bestehende nationale Normen stärkere Berücksichtigung finden. Dies steigert den Wiedererkennungswert z. B. bei der Gestaltung von Aufmerksamkeitsfeldern. Mit der Veröffentlichung einer erneuten Fortschreibung der TSI PRM 2015 durch die Europäische Agentur für Eisenbahnen (European Union Agency for Railways, ERA) ist 2020 zu rechnen.

Die TSIs sind für neu- oder umzubauende Bahnhöfe oder Fahrzeuge im Geltungsbereich verbindlich anzuwenden. Mit Beginn der Laufzeit des 4. Programms werden nunmehr alle neuen Stationen gemäß der TSI 2015 errichtet.

Mit Inkrafttreten der Eisenbahninbetriebnahmegenehmigungsverordnung (EIGV) am 11.8.2018 mit einer Übergangsfrist von einem Jahr, wurde nun der Anwendungsbereich der TSIs von etwa 16.000 Streckenkilometern nahezu verdoppelt und die bauaufsichtlichen Genehmigungsverfahren für die Erneuerung von Personenbahnhöfen vereinfacht.

Durch die Umsetzung der TSI PRM in der jeweilig aktuellen Fassung und der EIGV stellt die DB Station&Service AG sicher, dass die mit den Behindertenverbänden abgestimmten Regelungen zur Verbesserung der Barrierefreiheit umgesetzt werden. Die nationalen Lösungen der Regelungen der TSI PRM sind im Regelwerk, dem Ausstattungskatalog bzw. den Baustandards der DB Station&Service AG abgebildet.

Das Bauregelwerk der DB Station&Service AG, die Richtlinienfamilie 813 „Personenbahnhöfe planen“ wird anlässlich der Fortschreibung europäischer Vorschriften (z. B. für das barrierefreie Bauen (TSI PRM) und die Interoperabilität der Infrastruktur (TSI INF 2019) sowie der Weiterentwicklung nationaler Normen (z. B. für Barrierefreies Bauen) umfassend erneut fortgeschrieben

Für die Weiterentwicklung der bauaufsichtlich relevanten Richtlinien-Modulgruppe 81302 „Bahnsteige und ihre Zugänge planen“ wird neben vielen Fachgremien auch den benannten Vertretern der Programmbegleitenden Arbeitsgruppe Gelegenheit zur Stellungnahme und Mitwirkung gegeben.

2.1.5.4 Exkurs: Barrierefreie Gestaltung von Bahnsteigzugängen über Reisendenübergänge

Für die Anordnung von Bahnsteigzugängen allgemein ist grundsätzlich die DB Station&Service AG zuständig.

Bahnsteigzugänge sind im Kreuzungsbereich der Bahngleise in ihrer Ausprägung entweder höhenfrei oder höhengleich. Unter „höhenfreien Kreuzungen“ werden Brücken verstanden. „Höhengleiche Kreuzungen“ sind Bahnübergänge nach §11 EBO oder Reisendenübergänge nach §13 EBO.

Soll der Bahnsteigzugang in Personenbahnhöfen über eine höhengleiche Kreuzung erfolgen, handelt es sich gemäß § 11 Abs. 1, Satz 2 der Eisenbahnbau- und Betriebsordnung nicht um einen Bahnübergang, sondern um einen „Übergang für Reisende“ nach §13(4) EBO. Der „Übergang für Reisende“ nach EBO wird im Regelwerk der Deutschen Bahn AG als „Reisendenübergang“ bezeichnet.

In rund 700 Stationen im Streckennetz der Deutschen Bahn AG erfolgt der Bahnsteigzugang über Reisendenübergänge. Verantwortlich für die Festlegung der Sicherungsmaßnahme auf Reisendenübergängen ist das für den Fahrweg verantwortliche Eisenbahninfrastrukturunternehmen. Überwiegend wird diese Aufgabe unter Einsatz örtlicher Mitarbeiter der DB Netz AG wahrgenommen. Eine Beibehaltung bzw. Neueinrichtung von Reisendenübergängen ist auch bei einem Abzug des örtlichen Personals grundsätzlich zulässig, unterliegt aber bestimmten Infrastrukturgestaltungsregeln (gem. DB-Richtlinie Ril 413.0504). Die an den Reisendenübergang angrenzenden Bahnsteigzugänge werden bei Neu- und Umbauten (gemäß DB Richtlinie Ril 813.0205) mit Bodenindikatoren ausgestattet.

In der TSI PRM 2015 werden „Reisendenübergänge“ als „Schienengleiche Bahnübergänge in Bahnhöfen“ bezeichnet. Sie können in hindernisfreien Wegen zum Bahnsteig eingesetzt werden. Sie müssen im Kreuzungsbereich mindestens 120 cm Breite bzw. 160 cm Breite bei einer Länge über 10 m aufweisen. Die anschließenden Bahnsteigzugänge müssen moderate Neigungen aufweisen. Für Umlaufsperrungen darf die Regelbreite von 130 cm zwischen den Sperrungen bei baulichen Zwangspunkten auf die Breite auf mindestens 90 cm reduziert werden, wenn geeignete Bewegungsräume für Rollstuhlfahrer vorhanden sind.

Die folgende Zeichnung im Leitfaden zur TSI PRM 2015 zeigt zwei annehmbare Lösungen, bei denen der Platz zum Manövrieren eines Rollstuhls ausreicht. Die obere Version ist an Bahnsteige mit baulichen Einschränkungen angepasst (übereinstimmende Lösungen enthält auch Ril 813.0202A02).

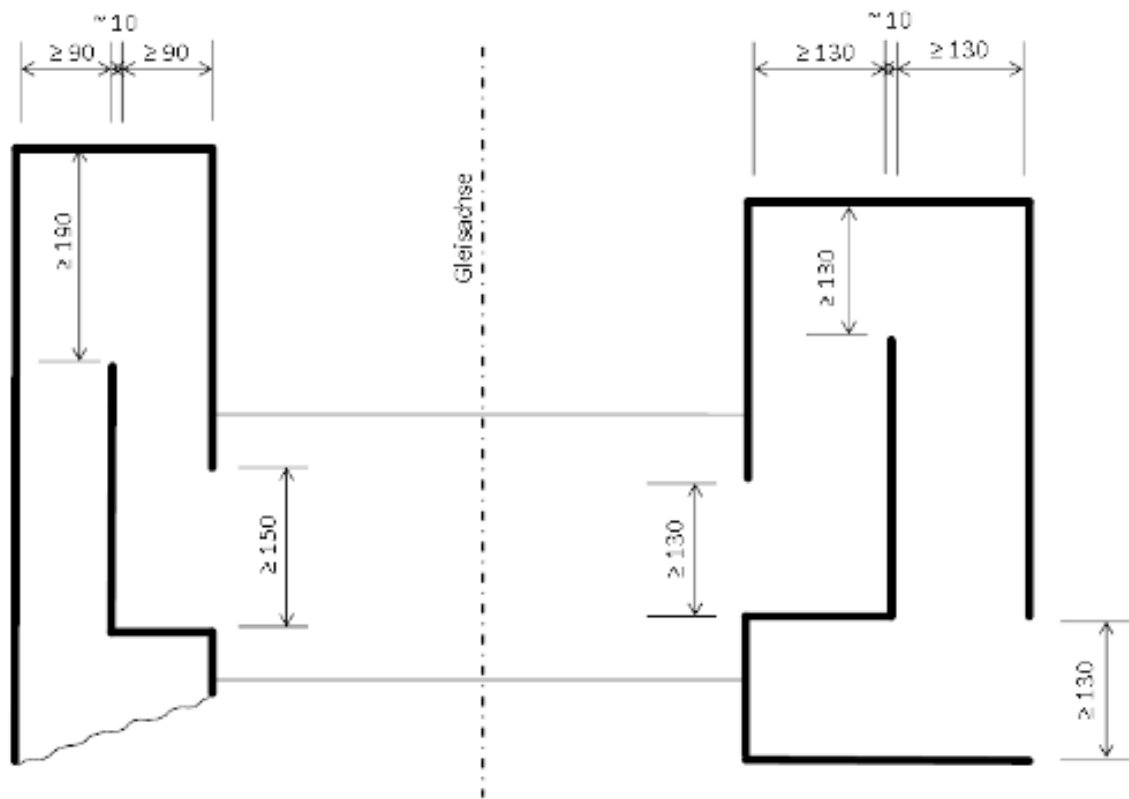


Abbildung 4: Das Bild zeigt zwei mögliche Umlaufsperrn.

Der Belag für die Gleisabdeckung wird so gestaltet, dass das kleinste Rad eines Rollstuhls nach Anlage M TSI PRM nicht steckenbleibt, d.h. die Spurrille und Spalte dürfen max. 7,5 cm Breite aufweisen.

Bahnsteigzugänge, die an Reisendenübergänge angrenzen, werden bei Neu- und Umbauten für blinde und sehbehinderte Kunden nach DB-Richtlinie 813.0205 mit taktilen Bodenindikatoren für blinde und sehbehinderte Kunden ausgestattet. Der sichere Übergang wird durch geeignete Signalanlagen oder betriebliche Maßnahmen des für den Fahrweg verantwortlichen Eisenbahninfrastrukturunternehmens sichergestellt.

2.2 Ausgewählte DB-Services

2.2.1 Barrierefreie Gestaltung der DB Reisezentren

Die DB betreibt bundesweit rund 400 Reisezentren für Beratung, Service und Verkauf von Fahrscheinen. Die Barrierefreiheit der Reisezentren ist ein wichtiges Element für die Orientierung und Kundenzufriedenheit, das stetig vorangetrieben und an die Bedürfnisse mobilitätseingeschränkter Reisenden ausgerichtet wird.

Die Gestaltung der Reisezentren erfolgt anhand der Anforderungen der Auftraggeber für den Verkauf von Fernverkehrstickets (DB Fernverkehr AG) und den Anforderungen für den Verkauf von Nahverkehrstickets (jeweilige Aufgaben-

träger) sowie unter Berücksichtigung von Anforderungen aus Kunden- und Mitarbeiterperspektive.

Die Anforderungen an die Gestaltung von Reisezentren spielen nicht nur für die Neuentwicklung von Reisezentren eine grundlegende Rolle, sondern werden gleichermaßen auch bei der Sanierung, Modernisierung und Re-Design von bestehenden Reisezentren berücksichtigt.

Grundsätzlich müssen dabei die Anforderungen der EU-Richtlinie TSI-PRM für den öffentlichen Raum erfüllt werden, die sich in der barrierefreien Orientierung, Wegeleitung, Schalturnutzung und Kommunikationsmöglichkeiten..... wiederfinden.

So wird beispielsweise mobilitätseingeschränkten Kunden ein barrierefreier Schalter mit höhenverstellbarer Kundentischplatte, Rollstuhlunterfahrbarkeit, induktiver Hörschleife, Kennzeichnung durch Symbole, Unterarmstützenhalter und Anbindung an ein taktiler Leitsystem angeboten. In den meisten Fällen sind auch die Reisezentren mit einem Blindenleitsystem im Bahnhof direkt verbunden.

Die Weiterentwicklung der Reisezentren wird kontinuierlich betrieben und damit einhergehend auch die barrierefreie Ausstattung an immer mehr Standorten.

2.2.2 Fahrkartenautomaten

Ab 2022 wird der neueste Automatentyp zur Verfügung stehen und sukzessive in neu gewonnenen Netzen aufgebaut. Dieser Automat berücksichtigt die Bedürfnisse mobilitätseingeschränkter Fahrgäste in höchstem Maße und erfüllt die Anforderungen der EU-Richtlinie TSI-PRM.

Der Automat wird mit neuer Software in Betrieb gehen. Das bringt den Vorteil, dass Anforderungen der Kunden zeitnah und flexibler umgesetzt werden können.

Zwischen 2021 und 2025 ist zudem der weitere Einsatz von Video-Reisezentren und Video-Automaten bundesweit geplant.

Die neu entwickelte Automatensoftware wird voraussichtlich ab 2021 sukzessive auf alle Automaten bundesweit verteilt. Diese Software beinhaltet auch eine neu gestaltete Benutzeroberfläche, um diesen Vertriebskanal noch kundenfreundlicher zu gestalten. Dabei werden insbesondere die Bedürfnisse sehbeeinträchtigter Fahrgäste und älterer Menschen berücksichtigt.

Vor der Einführung werden die Benutzerabläufe im Rahmen von Kundenbefragungen umfangreich getestet und abschließend verbessert. Die Dialoggestaltung erfolgt weiterhin aus Sicht von Benutzungsmotiven, unterstützt Ziel-

gruppen mit unterschiedlicher technischer und tariflicher Kenntnis und wird im Rahmen der neuen Benutzerführung optimiert.

2.2.3 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 DB.

In der Reiseauskunft erhalten Kunden Informationen, ob Unregelmäßigkeiten an einem Zug des Fernverkehrs vorliegen. In der Detailansicht zum betreffenden Zug wird angegeben, wenn es z. B. keinen rollstuhlgerechten Wagen gibt oder die Universaltoilette defekt ist. So können sich Reisende über etwaige Einschränkungen informieren und ihre Planung anpassen. Die Funktion „Umsteigezeit anpassen“ finden Kunden ebenfalls in der Reiseauskunft. Damit werden auch gehbehinderten Menschen mehrere Alternativen zur An- oder Weiterreise angeboten.

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.

Vor und während der Reise sind Kunden auch mit den mobilen Services stets informiert.

Mit der App DB Navigator und auf m.bahn.de planen Kunden ihre Reise im Nah- und Fernverkehr inklusive der Anschlussinformation zu S- und U-Bahn, Straßenbahn und Bus. Neben den Fahrplanauskünften erhalten Reisende auch Pünktlichkeits- und Echtzeitinformationen. Die einfache Navigation vom mobilen Serviceportal m.bahn.de hilft gerade sehbehinderten Menschen sich einen guten Überblick über Reiseverbindungen und Services zu verschaffen. Ein Handy-Ticket können Reisende bis kurz vor der Bahnfahrt buchen und mobil im Zug vorzeigen. Damit entfällt der Ausdruck, welcher beim Online-Ticket notwendig ist.

Über Benachrichtigungen zur Reise erhalten Reisende per E-Mail oder via Push-Nachricht in die App DB Navigator Informationen, wenn es bei der geplanten Zugverbindung zu Verspätungen von mehr als 10 Minuten, Störungen oder Zugausfällen kommt. Auch bei Zwischenhalten wird der Kunde künftig rechtzeitig über Änderungen informiert. Die kostenfreie Anmeldung für diesen Service kann bei der Buchung oder im Nachgang online und mobil über das „Meine Bahn“-Konto durchgeführt werden.

Eines der wesentlichen Ziele für die Inhaltsseiten von www.bahn.de ist die Darstellung und Vermittlung von teilweise komplexen Sachverhalten in einer einfachen, für alle Personengruppen gleichermaßen verständlichen Sprache. Hierzu werden regelmäßig Kundenmeinungen eingeholt. Über Onsite-Befragungen auf einzelnen Inhaltsseiten, über AB-Vergleiche von Formulierungen und Darstellungen oder über Experten-Interviews und -Seminare werden die Leitlinien für eine barrierearme Kommunikation definiert und die Redakteure regelmäßig geschult.

Darüber hinaus bietet die Website www.bahn.de Videos in Gebärdensprache an. Gehörlosen Menschen wird eine Reihe von wichtigen Fragen rund um die Reise mit der DB in diesen Videos auf leicht verständliche Weise beantwortet. Neben allgemeinen Themen, z. B. BahnCard oder Fahrgastrechte, werden die Services bei der Planung und Information sowie die Möglichkeiten des Fahrkartenkaufs ausführlich erläutert.

Ergänzend zu den genannten Kanälen bietet die DB auch eine eigene Anwendung für den Sprachassistenten Amazon Alexa und zukünftig auch für den Google Assistant an. Mit diesen Anwendungen können Kunden sprachbasiert bspw. nach Verbindungen sowie Detailinformationen zu einer Verbindung fragen und bekommen alle relevanten Informationen angesagt. Aufgrund der zunehmenden Marktverbreitung von Sprachassistenten und der deutlich leichteren Informationsbeschaffung für bspw. sehbehinderte Menschen, wird dieser Service kontinuierlich ausgebaut.

Erweitert werden die Anwendungen für Sprachassistenten durch einen Chatbot auf bahn.de und im DB Navigator, der Fragen zu den Produkten & Services der DB in einem textbasierten Dialog mit dem Kunden automatisiert beantworten kann. Sollte der Chatbot einmal die Frage eines Kunden nicht selbständig beantworten können, wird ein Kundenbetreuer zugeschaltet, der anschließend die Frage des Kunden ebenfalls textbasiert beantwortet. Im Fokus stehen hier bspw. Menschen mit einer sprachlichen Einschränkung.

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 Anwendungen wie Blogs, Communities und Social-Media-Kanäle stellen die DB vor besondere Herausforderungen. Hier ist die DB wie jedes andere Unternehmen von der technischen Basis der Anbieter abhängig. Dabei bleibt es stets das Ziel, Content auf diesen Kanälen barrierefrei aufzuarbeiten und alle Möglichkeiten der Plattformen und allgemeinen technischen Innovationen innerhalb von Apps, Widgets etc. zu nutzen, um weitgehende Barrierefreiheit zu gewährleisten.

Die DB ist bestrebt, stets einen guten Ausgleich der Anforderungen aller Nutzer von www.bahn.de zu ermöglichen. Ab 2020 ist die Einführung eines neuen Content Management Systems geplant, bei dessen Implementierung besonderer

Wert auf einen hohen Grad an Barrierefreiheit gelegt wird. Hierzu arbeitet das Entwickler-Team eng mit den internen Experten der DB zur barrierefreien Website-Gestaltung zusammen. Darüber hinaus werden entwicklungsbegleitende Tests der Barrierefreiheit durchgeführt, die Verbesserungsmöglichkeiten aufzeigen sollen.

Auch in Zukunft wird die von der DB explizit gewünschte und geförderte Zusammenarbeit mit Interessensvertretern 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 und www.bahn.com umgesetzt werden, können auch fremdsprachige mobilitätseingeschränkte Reisende Fahrkarten einfacher buchen.

Kostenlose Buchungen von Fahrkarten, Reservierungen und Services

Eine kostenlose und barrierefreie Buchung von Hilfeleistungen ist über das Online-Formular auf www.bahn.de/barrierefrei möglich. Darüber hinaus kann über die E-Mail-Adresse msz@deutschebahn.com kostenfrei Kontakt mit der MSZ aufgenommen werden. Hier können Hilfeleistungen, Sitzplatz- oder Rollstuhlstellplatzreservierungen sowie Fahrkartenbestellungen sowie Auskünfte angefordert werden.

Gehörlose Kunden haben die Möglichkeit, ihre Anfragen per E-Mail (deaf-msz@deutschebahn.com) oder per Fax (Faxnummer: 0180 5 159 357, 14ct/Min. aus dem Festnetz, Tarife bei Mobilfunk max. 42 ct/Min) an die MSZ zu senden oder ebenfalls oben genannten Chat zu nutzen.

Die kostenfreie Buchung von Sitzplatzreservierungen ist auch telefonisch über die MSZ möglich (Rufnummer: **030 65212888**).

Eine Buchung von kostenlosen Reservierungen für Begleitpersonen direkt aus der Reiseauskunft von www.bahn.de ist nicht möglich, da u. a. 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.

2.2.4 Die Mobilitätsservice-Zentrale (MSZ)

Für Fahrgäste mit körperlichen, kognitiven oder Sinnesbehinderungen hat die Deutsche Bahn bereits vor mehr als 20 Jahren die Mobilitätsservice-Zentrale (MSZ) eingerichtet. Hier unterstützen DB-Mitarbeiter Reisende bei der gesamten Planung ihrer Bahnreise. Die besten Verbindungen werden herausgesucht, die notwendigen Hilfen beim Ein-, Aus- und Umsteigen organisiert sowie

Fahrkarten und Reservierungen auf Wunsch mit der Post bzw. online zugeschickt oder am DB Automaten hinterlegt.

Zusammenarbeit mit anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU)

Seit Oktober 2019 arbeitet die DB mit Vertretern der Bundesarbeitsgemeinschaft Schienenpersonennahverkehr (BAG SPNV) an der Lösungsfindung für eine Neuorganisation und ein branchenverträgliches Konzept für die Beauftragung von Leistungen der MSZ zum 01. Januar 2021.

Mit dem Versuch der Neuorganisation der Anmeldung von Hilfeleistungen über die MSZ im 1. Quartal 2019 und der daraus resultierenden Beschränkung der Leistung nur auf Reisende von Eisenbahnverkehrsunternehmen mit einem Vertrag zu den Leistungen der MSZ wurden viele Diskussionen, vor allem auf Verbands- aber auch auf Landesebene, entfacht. Um diesen zu entgegnen galt es einen ganzheitlichen Ansatz zu finden, der einen Betrieb der MSZ für Reisende aller Eisenbahnverkehrsunternehmen ermöglicht.

Aus diesem Anlass hat die DB Station&Service AG mit Vertretern von Nichtbundeseigenen Eisenbahnen und der Bundesarbeitsgemeinschaft Schienenpersonennahverkehr (BAG SPNV) Gespräche aufgenommen und eine Arbeitsgruppe gegründet. Ziel war und ist es, eine diskriminierungsfreie Etablierung der MSZ beim Bahnhofsbetreiber zu erarbeiten, so dass allen Reisenden ein bundeseinheitlicher Mobilitätsservice zur Verfügung steht und möglichen Regelungen im Rahmen der Novellierung der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 (Fahrgastrechteverordnung) gerecht zu werden.

In den zurückliegenden fünf Jahren ist die Anzahl der Reisenden, die eine Hilfeleistung in Anspruch genommen haben, um rund 50 Prozent gestiegen (von 564.000 Hilfeleistungen im Jahr 2015 auf über 875.000 Hilfeleistungen im Jahr 2019). Damit ist auch eine Kostensteigerung verbunden. Um die Kosten gerecht zu teilen und den Service für mobilitätseingeschränkte Reisende auch weiterhin aus einer Hand zu organisieren, wird die DB Station&Service AG ab dem 01.01.2021 die erforderlichen Leistungen bei der MSZ beauftragen. Die DB Station&Service AG wird dafür auch weiterhin den bisherigen Dienstleister DB Dialog beauftragen, dies stellt die bisherige Erreichbarkeit und Qualität sicher.

2.3 Ausgewählte Projekte

2.3.1 ioki – barrierefreie Buchung digitaler On-Demand-Lösungen

Als hundertprozentige Tochtergesellschaft der Deutschen Bahn stärkt ioki durch bedarfsgerechte, flexible und effiziente On-Demand-Lösungen den ÖPNV. Dazu integriert ioki sich nahtlos in bestehende Systeme, ergänzt diese sinnvoll sowie zukunftsfähig und macht Mobilität so jedem jederzeit zugänglich.

Mit diesem Anspruch geht automatisch auch die Verantwortung einer vollumfänglich barrierefreien Anwendung einher. Als Software-as-a-Service-Partner stellt ioki seinen Kunden eine barrierefreie, native App zur Verfügung, die Personengruppen mit Einschränkungen die Buchung digitaler Services wie On-Demand-Mobilität uneingeschränkt ermöglicht. Dazu werden in den Betriebssystemen Android sowie iOS unterschiedliche Einstellungsoptionen, wie zum Beispiel Screen-Reader, Schriftvergrößerung oder Kontrastanpassung genutzt. Darüber hinaus werden im Horizont der Bedürfnisse der verschiedenen Zielgruppen auch neue, exklusive Features in sämtlichen Entwicklungsprozessen mitgedacht.

Besonderen Wert legt ioki dabei auf die Erfahrung des Kunden: Eine nutzerzentrierte Produktentwicklung entlang User Experience Tests, Ideation Sessions sowie persönlichen Interviews ermöglicht es ioki, das Feedback der verschiedenen Zielgruppen bestmöglich einzufangen, zu kanalisieren und schließlich in einem passgenauen Service umzusetzen.

Dabei denkt ioki Lösungen ganzheitlich und von A bis Z: Von der unkomplizierten Registrierung über die digitale Buchung bis zur reibungslosen Kommunikation zwischen Fahrgast und Fahrer entspricht die Anwendung den besonderen Bedürfnissen unterschiedlicher Zielgruppen. Stets im Blick behalten werden darüber hinaus auch die Auswirkungen und Implikationen neuer Technologien. So weiß ioki, dass auch in Zeiten der Digitalisierung viele Services noch immer vom persönlichen Kontakt, in diesem Fall mit dem Fahrer, profitieren. Im Zuge der Aktivitäten im Bereich des autonomen Fahrens berücksichtigt ioki diese Beobachtung sowie die gesamte Customer Journey selbstverständlich mit und optimiert die App dahingehend, dass sie digitale Lösungen als Alternative anbietet.

Darüber hinaus berät ioki seine Kunden auch bei der Implementierung des On-Demand-Services in den laufenden Betrieb und bei der Ausgestaltung der von ihnen eingesetzten Fahrzeuge. Bei Fragen zu benötigten Zusatzinformationen innerhalb des Fahrzeugs, dem Auffinden virtueller Haltestellen oder der allgemeinen Barrierefreiheit der Fahrzeuge greift ioki sowohl auf unsere technische als auch auf verkehrliche Expertise zurück und spricht zielgruppenorientierte Empfehlungen aus.

2.3.2 Fahrgastrechte/Fahrgastrechteverordnung

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

Seit dem Inkrafttreten der europäischen Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr am 3. Dezember 2009 gelten einheitliche Fahrgastrechte im Eisenbahnverkehr in Deutschland und in Europa. 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. U-Bahnen und Straßenbahnen fallen nicht hierunter. Für Fahrten in Verkehrsverbänden und im Geltungsbereich von Landestarifen gelten ggf. abweichende Regelungen.

Bei diesen Fahrgastrechten handelt es sich um abschließende Ansprüche wegen Verspätung oder Ausfall von Zügen; weitergehende Ansprüche – insbesondere auf Ersatz von Folgeschäden – bestehen nicht. So ist etwa das pünktliche Erreichen eines Termins nicht Gegenstand des Beförderungsvertrags.

Die an der Beförderung beteiligten und unter www.bahn.de/fahrgastrechte oder www.fahrgastrechte.info genannten Eisenbahnunternehmen haften gemeinschaftlich für fahrgastrechtliche Ansprüche auf Entschädigung, Erstattung und Aufwendungsersatz, soweit für die Beförderungsleistung nur eine Fahrkarte ausgegeben worden ist.

Für Personen mit Behinderungen sowie Personen mit eingeschränkter Mobilität gelten die gleichen fahrgastrechtlichen Ansprüche 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 Reisende mit Behinderungen, die mit ihrem Schwerbehindertenausweis und dem Beiblatt mit gültiger Wertmarke Nahverkehrszüge ohne Erwerb einer Fahrkarte nutzen können. Sie haben Anspruch auf folgende Entschädigungen:

Entschädigung für Verspätung

Eine Entschädigung für Verspätungen bei Reisen, die ausschließlich mit dem Nahverkehr unternommen wurden, erfolgt nicht, weil hierfür keine Fahrkarten gekauft werden müssen und weil sich die Verspätungsentschädigung nach dem bezahlten Fahrpreis berechnet.

Für Fahrten mit dem Fernverkehr müssen Fahrkarten erworben werden. Erfolgt eine Reise sowohl mit dem Nahverkehr als auch mit dem Fernverkehr, wird die Entschädigung anhand der Verspätung auf der gesamten Strecke berechnet.

Ersatz 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 sich die Kosten jedoch anschließend erstatten lassen.

Ersatz von Kosten für ein anderes Verkehrsmittel oder für Übernachtung

Für Reisende mit Schwerbehindertenausweis, die Nahverkehrsstrecken ohne Erwerb einer Fahrkarte nutzen können, gelten die Regeln für die Inanspruchnahme von Taxi und Hotelübernachtungen ebenso wie für andere Reisende. Das Gleiche gilt für Begleitpersonen.

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 Behindertenvertretern nichtdiskriminierende 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 zur Barrierefreiheit der Deutschen Bahn AG beigelegt.

Derzeit wird die Fahrgastrechteverordnung überarbeitet. Inwieweit sich die Novellierung auf die Rechte von Personen mit Behinderungen sowie Personen mit eingeschränkter Mobilität auswirken wird, steht aktuell (Stand: 12.08.2020) noch nicht konkret fest.

2.3.3 DB Reisendeninformation

Für alle Kunden der DB, jedoch insbesondere für mobilitätseingeschränkte Reisende, ist die Reisendeninformation eine Basisleistung im Regelbetrieb, jedoch noch viel mehr im Störfall. Es kommt nicht nur auf die rechtzeitige Bereitstellung korrekter Daten und verlässlicher Prognosen an, sondern auch auf die konsistente und verständliche Darstellung dieser Information, sei es online, in Fahrzeugen oder an den Bahnhöfen.

Um diesem Anspruch gerecht zu werden, arbeitet die DB seit 2014 an einer grundsätzlichen Erneuerung der Reisendeninformation (RI). Mit der RI-Plattform wurde ein neues IT-System aufgebaut und eingeführt, welches als zentrale Quelle für die Reisendeninformation fungiert. Perspektivisch werden so alle Kommunikationskanäle – auch der Bahnhof – auf dieser Plattform aufsetzen. Durch diese strukturelle Modernisierung wird die Reisendeninformation in Zukunft über alle Kanäle aktuell, konsistent und widerspruchsfrei sein.

Für die Bahnhöfe wird gegenwärtig mit IRIS+ ein neues IT-System entwickelt und eingeführt, welches die Daten der RI-Plattform für die einzelnen Anzeiger und Lautsprecher aufbereitet und ausgibt. Mit dieser Erneuerung der Systeme wurden auch bestehende Kommunikationskonzepte und Prozesse überarbeitet, um noch verständlicher und noch verlässlicher zu informieren. Der Einsatz einer völlig neuen Hardwaregeneration ermöglicht dabei neue und vielfältige Möglichkeiten. So können auf den Zugzielanzeigern beispielsweise Qualitätsmerkmale, Wagennummern und Fahrtrichtung zum Zug dargestellt werden.

Bereits heute sind die ersten Regionen im Bundesgebiet auf eine Reisendeninformation mit RI-Plattform und IRIS+ umgestellt. Diese Umstellung wird fortgesetzt und so in den kommenden Jahren sukzessive die Reisendeninformation am Bahnhof modernisiert. Parallel werden die Systeme weiterentwickelt, so dass weitere Verbesserungen in der Reisendeninformation am Bahnhof realisiert werden.

Für die zunehmend individuelle und kontextbasierte Reisendeninformation wird zudem ein digitaler Kartenservice entwickelt, der Reisende je nach persönlichen Präferenzen auf seiner Reise begleitet. Integriert in digitale Kundenkanäle der DB lassen sich Reisende – auch mobilitätseingeschränkte Reisende – so unter Berücksichtigung von Echtzeit- und Störungsinformationen sicher leiten.

Die Ausgestaltung konzernübergreifender Verbundprozesse „Großstörung managen“ und „Reisende informieren“ sorgen für eine nachhaltige Optimierung und Automatisierung der einer guten Reisendeninformation zu Grunde liegenden Prozesse – nicht nur, aber vor allem auch im Störfall.

2.3.4 App DB Barrierefrei / App DB Bahnhof live

Die Deutsche Bahn bietet verschiedene Apps für die digitale Reisebegleitung an, die zu unterschiedlichen Zeiten bei der Reiseplanung oder auf Reisen unterstützen. Im Jahre 2018 wurde die App DB Barrierefrei in erster Linie für Menschen mit Mobilitäts- und Sinneseinschränkungen als Übergangslösung eingeführt. In der Zwischenzeit hat sich die App DB Bahnhof live zu einem umfangreichen und digital zugänglichen Hilfsangebot am Bahnhof entwickelt und bietet einen großen Teil der Funktionen der App DB Barrierefrei und darüber hinaus viele weitere hilfreiche Informationen und Funktionen an. Daher fokussiert sich die DB auf die Weiterentwicklung der App DB Bahnhof live und stellt den Betrieb der App DB Barrierefrei ab 2021 ein.

Die App DB Bahnhof live bietet Reiseinformationen an 5.400 Bahnhöfen, wie beispielsweise die Bahnhofstafel mit einer Übersicht aller Abfahrten und Ankünfte in Echtzeit, nächstgelegene Anschlüsse im Nahverkehr, Ausstattungsmerkmale des Bahnhofs und die Funktionsfähigkeit der Aufzüge. Des Weiteren sind Kontaktinformationen und Servicezeiten von zentralen Anlaufstellen am Bahnhof zu finden, wie z.B. für die DB Information, den „Mobilen Service“, das DB Reisezentrum oder die Bahnhofsmission. Außerdem können Reisende Kontakt zur Mobilitätsservice-Zentrale (MSZ) und zur 3-S-Zentrale aufnehmen. Die aktuelle Wagenreihung für ICE, IC und EC ist ebenfalls in der App einsehbar und bietet Informationen darüber, wie der Zug in den Bahnhof einfährt, wo sich ein bestimmtes Abteil, Rollstuhlstellplätze, Vorrangplätze und die Toilette für mobilitätseingeschränkte Reisende befinden. Bei Nutzung der Erinnerungsfunktion wird kurz vor Einfahrt des Zuges eine Push-Nachricht versendet, die zur aktuellen Wagenreihung führt. Über die Sprachausgabe des eigenen Smartphones können die Informationen der App akustisch wiedergegeben werden.

Ziel der DB ist es, die App DB Bahnhof live im Sinne der Kunden weiterzuentwickeln. Auf neue Funktionalitäten im Hinblick auf die digitale Barrierefreiheit soll gezielt eingegangen werden, um auf die Bedürfnisse von Reisenden mit körperlichen Beeinträchtigungen und Sinnesbehinderungen einzugehen.

Das langfristige Ziel einer vollumfänglich barrierefreien Nutzung des DB Navigators bleibt davon unberührt. Wie bei der App DB Barrierefrei werden bei der Weiterentwicklung der App DB Bahnhof live Kunden mit körperlichen Behinderungen und Sinnesbehinderungen mit einbezogen.

2.3.5 IT-Programm „Vendo“

Im Rahmen des Konzernprogramms „Starke Schiene“ der Deutschen Bahn strebt der Personenverkehr mit dem IT-Programm „Vendo“ die Ablösung der heutigen mehrsäuligen IT-Landschaft seines Vertriebssystems (Kernsystem DB Vertrieb Personenverkehr) in mehreren Schritten bis Ende 2025 an. Eines der

wesentlichen Ziele ist, ein konsistentes Kundenerlebnis durch übergreifende Prozesse über die einzelnen Kundenkontaktpunkte und Vertriebskanäle zu schaffen. Insbesondere in den selbstbedienten Kundenkanälen Mobile/DB Navigator und Web/bahn.de erwarten die Kunden eine zeitgemäße Auskunft, Buchung und Reisebegleitung. Dazu müssen die heutigen IT-Systeme grundlegend erneuert werden, um einen robusten und sicheren Betrieb und eine langfristige Erweiterbarkeit ermöglichen zu können. Das „DB Next bahn.de“ und der „DB Next Navigator“ setzen funktional auf den bestehenden und weit entwickelten Systemen auf. Sie werden unseren Kunden ab 2023 ein modernes und einheitliches Benutzererlebnis bieten, das sie mit wenigen Klicks zum Ticket führt. Im Anschluss folgt die neue Benutzeroberfläche für unsere Mitarbeiter im bedienten Vertrieb, mit denen dann ebenfalls vertriebskanalübergreifend unsere Kunden einheitlich bedient werden können.

Von dem modernen Benutzererlebnis profitieren nach der Einführung natürlich auch die hier relevanten Kundengruppen. Bereits während der Entwicklung der Prozesse und Abläufen an den Kundenkontaktpunkten beziehen wir die Kundengruppen in Feedbackschleifen und User-Tests mit ein. Bei der Entwicklung der Oberflächen orientieren wir uns zudem am WCAG-Standard für Barrierefreiheit. Somit ist beispielsweise die flexible Darstellung - Anpassung von Kontrast, Farbe und Text-Größe oder Text-Alternativen für Nicht-Text-Inhalte vorgesehen, damit Vorlese-Anwendungen für sehbehinderte Menschen (Screenreader) die Möglichkeit haben, diese zu erfassen. Das macht es dem Benutzer leichter, Inhalt zu sehen und zu hören, einschließlich der Trennung von Vorder- und Hintergrund (Kontraste). Alle Inhalte und Funktionen sind per Tastatur/Maus/Touch erreichbar und bedienbar.

Neben der Optimierung der Verkaufsoberflächen im selbstbedienten Verkauf werden zahlreiche Komfortfunktionen eingeführt. Im Weiteren werden einige der Funktionen erläutert:

- **Optimierung der Fahrplanauskunft:** Die Ablösung diverser dezentraler Fahrplanauskunftssysteme und deren Überführung in ein konsistentes System ermöglichen es, kurzfristige Fahrplanänderungen im laufenden Betrieb einzuspielen und alle elektronischen Fahrplanmedien aktuell und konsistent zu halten. Dadurch können wir den Kunden u. a. auch eine bessere Vorhersagequalität im Störfall anbieten. Insbesondere Menschen mit Mobilitätseinschränkungen können sich damit besser auf geänderte Reisebedingungen einstellen.
- **Einführung eines Warenkorbes:** Mit der Einführung eines neuen Vertriebssystems realisieren wir für den Kunden die Möglichkeit, seine Buchungen an allen Kanälen aufzurufen, weiterzuführen und zu verändern. Im Rahmen der Beratung von Reisenden können Leistungen somit einfacher an geänderte Umstände angepasst werden. Insbesondere der Wechsel zwischen selbstbedienten und bedienten Formaten wird damit deutlich vereinfacht.

-
- **Einführung eines einheitlichen Kundenkontos:** Einhergehend mit der kanalübergreifenden Sicht wird es zukünftig ein Kundenkonto geben, in dem der Kunde seine Angaben, Präferenzen und Grundeinstellungen zentral verwalten kann. Diese gelten dann sofort an allen Kundenkontaktpunkten und können im Folgenden für Buchungsabläufe genutzt werden. Perspektivisch könnten hier auch Informationen für mobilitäts-eingeschränkte Reisende erfasst werden.
 - **Sofort-Storno bei Fehlbuchungen:** In der neuen Vertriebsplattform wird mit dem sog. „Sofort-Storno“ zudem eine Funktion eingeführt, die den Kunden eine kostenlose Stornierung von Fahrscheinen bei fehlerhaften Buchungen ermöglicht. Hierdurch erhalten die Kunden die Möglichkeit, die getätigten Buchungen noch einmal in Ruhe durchzugehen und bei möglichen Irrtümern bis einige Stunden nach der Buchung (allerdings nicht am Reisetag) kostenlos zu stornieren.
 - **Ausweitung der digitalen Reisebegleitung:** Die zukünftige digitale Reisebegleitung für den Kunden stellt eine wesentliche und zentrale Kundenkommunikation zur Verfügung. Kunden können ihre Reisen überwachen lassen und bekommen proaktiv zahlreiche hilfreiche Informationen vor und während der Reise sowie bei Änderungen des Reiseverlaufes. Das wichtigste Medium wird das Smartphone mit dem DB Next Navigator sein, über den der Kunde Push-Benachrichtigungen, z.B. bei Fahrplanabweichungen, Anschlussverlust etc., bekommt. Ein E-Mail-Versand der Informationen ist ebenfalls vorgesehen. Zusätzliche Komfortfunktionen wie eine automatische Umreservierung im Falle eines Fahrzeugtausches werden ebenso realisiert. Hilfsmittel wie Indoor-Navigation und Wegeleitungen im Bahnhof helfen dem Kunden, sich schneller zurecht zu finden. Perspektivisch können auch weitere Informationen zur Barrierefreiheit mit aufgenommen werden. Der Anschluss weiterer Datenquellen kann dem Kunden aktuelle Informationen zum Stand der Rolltreppen und Aufzüge an einem Bahnhof vermitteln. Bei Ausfall kann der Kunde dann proaktiv informiert werden und erhöhte Umstiegszeiten durch den Ausfall dieser Einrichtungen berücksichtigen.

Wie oben erwähnt ist der Neubau der gesamten IT-Architektur langfristig angelegt. Vor diesem Hintergrund wird die neue Vertriebsplattform nach und nach parallel zu den bestehenden Auskunftssystemen und Buchungssystemen erstellt. Mit einem kompletten Abschluss aller Arbeiten sowie Implementierung aller Funktionen ist nicht vor Ende 2025 zu rechnen.

3. Abschließende Betrachtung

Im Rahmen der sukzessiven Umsetzungsplanung der in den Programmen 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 Vertreter sowie den Fachabteilungen aller Unternehmensbereiche der DB AG unter Federführung der Kontaktstelle für Behindertenangelegenheiten.

Die Kontaktdaten der Mitglieder der begleitenden Arbeitsgruppe zum Programm der DB AG sind als Anlage 7 beigefügt.

Die operativen Tätigkeiten erstrecken sich auf die Bereiche

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

Die in regelmäßigen Abständen stattfindenden Gespräche der DB mit der Arbeitsgruppe zum Programm werden durch den Arbeitsstab beim Beauftragten der Bundesregierung für die Belange von Menschen mit Behinderungen, das Referat G 15 (Personenverkehr, Öffentliche Verkehrssysteme) des Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, das Referat Va1 (Grundsatzfragen der Behindertenpolitik) des Bundesministerium für Arbeit und Soziales, die Bundesarbeitsgemeinschaft für Rehabilitation e. V. (BAR) und das Eisenbahn-Bundesamt kontinuierlich begleitet.

Auf Basis der Maßnahmenplanungen, die im 1., 2. und 3. Programm der Deutschen Bahn AG zur Barrierefreiheit (www.bahn.de/programm-barrierefrei) als Selbstverpflichtung definiert sind, und der konstruktiven Zusammenarbeit sowohl innerhalb der begleitenden Arbeitsgruppe zum Programm als auch innerhalb der einzelnen DB-Unternehmensbereiche, konnten in den vergangenen Jahren entscheidende Schritte in Richtung einer „barrierefreien Bahn“ gemeinsam mit allen Akteuren zurückgelegt werden.

Ziel ist die Realisierung eines möglichst barrierefreien Reisens für Menschen mit Behinderungen, um deren spezifischen Bedürfnissen in besonderem Maße Rechnung zu tragen. Die Deutsche Bahn orientiert sich dabei auch künftig am Konzept des „Design für ALLE“.

Mit dem 4. Programm zur Barrierefreiheit der Deutschen Bahn AG knüpft die DB an das bisher gemeinsam Erreichte an und wird weitere wichtige entscheidende Meilensteine in Richtung Barrierefreiheit setzen.

Dissenspunkte

Die Diskussion des 4. Programms der Deutschen Bahn AG mit den Behindertenvertretern der Programmbegleitenden Arbeitsgruppe ergab die folgenden drei Dissenspunkte:

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

Die sog. „1.000 Reisende-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. Darüber hinaus bieten die Ergebnisse des BMVI-Forschungsprojekts „Die kostengünstig barrierefrei gestaltete kleine Verkehrsstation“, in das die Programmbegleitende Arbeitsgruppe als Expertengremium einbezogen war, nunmehr die Möglichkeit, Stationen mit weniger als 1.000 Reisenden pro Tag kostengünstiger als bislang barrierefrei zu gestalten.

Die „1.000 Reisende-Regelung“ ist in der europäischen Verordnung VO (EU) 1300/2014 über die technischen Spezifikationen für die Interoperabilität bezüglich der Zugänglichkeit des Eisenbahnsystems der Union für Menschen mit Behinderungen und Menschen mit eingeschränkter Mobilität (TSI PRM) als „Befristete Vorrangregelung für die Umrüstung/ Erneuerung von Bahnhöfen“ (siehe Anlage B zum Anhang) ausdrücklich zulässig. Die Bundesrepublik Deutschland hat in ihrem Nationalen Umsetzungsplan zur TSI PRM (Stand März 2017, siehe <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/rail-nip/nip-prm-tsi-germany.pdf>) diese Vorrangregelung unter Abschnitt 3.2. aufgenommen und wendet diese an.

Die „1.000 Reisende-Regelung“ betrifft den barrierefreien Ausbau von bestehenden Bahnhöfen - zusätzlich zu den Treppenanlagen - mit kostenintensiven Aufzügen oder langen Rampen >50m, dort wo diese notwendig sind. Bei Stationen mit geringerer Reisendenfrequenz als 1.000 Reisenden/Tag erfolgt der Ausbau mit Aufzügen/langen Rampen nur bei Entfernungen >50 km zur nächsten voll barrierefreien Station oder bei besonderem Bedarf (z. B. Seniorenheime/Behinderteneinrichtungen vor Ort etc.). Liegt kein besonderer Bedarf vor, wird immer eine spätere Nachrüstbarkeit für Aufzüge für den Zeitpunkt, wenn eine deutlich höhere Reisendenzahl erreicht wird, sichergestellt. Die Nachrüstungen werden dann in Bauprojekten oder auch in Sonderprogrammen (z.B. ZIP) realisiert.

Ziel der „1.000 Reisende-Regelung“ ist es, eine zeitliche Priorisierung des kostenintensiven Ausbaus mit Aufzügen in den noch vielen größeren Bahnhöfen >1.000 Reisende/Tag vorzunehmen. So soll ein Netz von Stationen geschaffen

werden, das einen barrierefreien Zugang zur Bahn in zumutbarer Distanz ermöglicht. Bei konsequenter Anwendung der „1.000 Reisende-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 mobilitätseingeschränkte Reisende auch außerhalb der von der DB Station&Service AG aktuell definierten Besetzungs- bzw. Servicezeiten an Bahnhöfen der Deutschen Bahn AG ein-, um- bzw. aussteigen können.

Die Behindertenverbände fordern, dass mobilitätseingeschränkte Reisende zu jeder Zeit jeden Zug nutzen können, soweit dies aufgrund der Infrastruktur der Bahnhöfe und der Fahrzeuge der Deutschen Bahn AG möglich ist. Es sollte zukünftig für behinderte Menschen möglich sein, auch außerhalb der definierten Besetzungs- bzw. Servicezeiten selbstbestimmt mit der Deutschen Bahn zu reisen. In diesem Zusammenhang weisen die Behindertenverbände auch darauf hin, dass die Deutsche Bahn AG das Instrument der angemessenen Vorkehrungen nach UN-Behindertenrechtskonvention nach wie vor vollständig außer Acht lässt.

Seitens der Deutschen Bahn AG wurden bereits vielfältige Maßnahmen ergriffen, um mobilitätseingeschränkten Reisenden in diesem Sinne eine selbstbestimmte Mobilität zu ermöglichen. Hier seien beispielhaft genannt:

- **Besetzungs- und Servicezeiten an Bahnhöfen der DB Station&Service AG**

Servicemitarbeiter der DB Station&Service AG unterstützen aktuell an mehr als 300 Stationen mobilitätseingeschränkte Reisende beim Ein-, Um- und Ausstieg (rd. 875.000 Hilfeleistungen in 2019). Die Besetzungs- und Servicezeiten liegen dabei großteils zwischen 06.00 und 22.00 Uhr (z. T. an kleineren Stationen und an Wochenenden auch kürzer) und werden hinsichtlich des Bedarfs an Hilfeleistungen ausgerichtet.

Zur Stärkung des Mobilitätsservices wurden bereits die Servicepräsenzen an 30 Top-Standorten deutlich erweitert. Die Kapazitäten werden an Tagen des Spitzenbedarfs, ausgerichtet. Des Weiteren wird die Servicepersonalplanung hinsichtlich des Bedarfs an Mobilitätshilfen jedes Jahr stationsscharf überprüft.

- **Flächenpräsenzmodell der DB Station&Service AG**

Bereits im Herbst 2009 wurde ein Konzept für den Mobilitätsservice in der Fläche erarbeitet und umgesetzt, das sog. Flächenpräsenzmodell. Priorität hatte dabei die Erschließung von bisher nicht bedienten Stationen mit hoher Nachfrage von mobilitätseingeschränkten Reisenden nach Ein- und Ausstiegshilfen.

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 Mitarbeiter wurden für die Hilfeleistung rekrutiert, die Hilfeleistung 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.

Aktuell sorgen 16 mobile Teams an dezentralen 47 Bahnhöfen (den sog. Basis-Stationen) dafür, dass Fahrgäste sicher und bequem ein- und aussteigen können.

- **Verbesserung der Barrierefreiheit in Bahnhöfen**

Derzeit sind an rund 78 Prozent der Bahnhöfe die Bahnsteige ohne Stufen vom öffentlichen Raum über Gehwege, höhengleiche Gleisübergänge, lange Rampen oder Aufzüge erreichbar. Ein weiteres bedeutendes Kriterium der Barrierefreiheit ist die Höhe der Bahnsteige. Mehr als die Hälfte der bestehenden Bahnsteige hat inzwischen eine Bahnsteighöhe, die beim Einsatz passender Fahrzeuge einen niveaugleichen Einstieg ermöglicht.

Für blinde und sehbehinderte Menschen sind bereits über 5.200 der 9.200 Bahnsteige mit einem taktilen, das heißt ertastbaren, Leitsystem aus Bodendindikatoren ausgestattet. Zudem gibt es in einigen Bahnhöfen an den Treppen zu den Bahnsteigen Handlaufbeschriftungen mit Prismen- oder Brailleschrift sowie Tafeln mit ertastbaren Lageplänen. Darüber hinaus verfügen alle neu eingebauten Aufzüge über taktile Bedienelemente sowie über ein Sprachmodul.

- **Ein- und Ausstieg mobilitätseingeschränkter Reisender in Züge der DB Regio AG**

Im Nahverkehr gibt der Aufgabenträger die Einstiegshöhe der Fahrzeuge vor. In der Regel wird die Einstiegshöhe so gewählt, dass möglichst viele Bahnsteige mit maximal einer Stufe beziehungsweise einer Rampe (nach oben und/oder nach unten) bedient werden können.

Ca. 70 Prozent der Fahrzeugflotte der DB Regio AG sind bereits heute an einer Bahnsteighöhe barrierefrei und zusätzlich mit fahrzeuggebundener Ein- und Ausstiegshilfe für andere Bahnsteighöhen ausgestattet. Damit der Übergang vom Bahnsteig in den Zug möglichst stufenlos erfolgt, wächst der Anteil der Niederflurfahrzeuge mit tief liegenden Böden. Damit wird der Ein- und Ausstieg für mobilitätseingeschränkte Reisende einfacher beziehungsweise grundsätzlich ermöglicht.

Für die Bedienung der Einstiegs-/Ausstiegshilfen sind in erster Linie die Kundenbetreuer zuständig. Wenn kein Servicepersonal an Bord ist und es die Betriebslage zulässt, stehen die Triebfahrzeugführer ebenfalls helfend zur Verfügung. Die Kunden haben die Wahl, diese Unterstützungsleistung spontan in Anspruch zu nehmen oder sich dafür vormelden zu lassen. Für Reisende im Rollstuhl bedeutet dies an 1.720 Bahnhöfen ohne stationäres Servicepersonal

vor Ort durchgängige Barrierefreiheit. Für andere mobilitätseingeschränkte Reisende (beispielsweise Eltern mit Kinderwagen, Senioren sowie seh- und hörbehinderte Menschen) sind zusätzlich auch an weiteren nicht stufenlos erreichbaren Verkehrsstationen diese Hilfeleistungen möglich. DB Regio bietet den Voranmeldeservice seit 2012 an und verzeichnet eine hohe Nachfrage dieses für die Reisenden kostenfreien Angebots. 2019 wurden rund 340.000 Hilfeleistungen verzeichnet. Durch den Einsatz von Neufahrzeugen und modernisierten Zügen wird der Service der fahrzeuggebundenen Einstiegs-/Ausstiegshilfe auch in Zukunft ausgebaut.

- **Ein- und Ausstieg mobilitätseingeschränkter Reisender in Züge der DB Fernverkehr AG**

Die neu bestellten „ECx“-Züge des spanischen Herstellers Talgo, welche ab Ende 2023 zum Einsatz kommen sollen, bieten den Fahrgästen an allen Türen einen stufenlosen und komfortablen und damit barrierefreien Einstieg bei Bahnsteigen mit einer Höhe von 76 cm. Diese Bahnsteighöhe bildet den Regelfall des zukünftigen Einsatzes. Bei 55 cm-Bahnsteigen wird eine im Zug mitgeführte Rampe durch das Zugpersonal aufgelegt.

Die Intercity 2-Flotte hat an allen Bahnsteigen mit einer Bahnsteighöhe von 55 cm einen bahnsteiggleichen Einstieg, ein Einstieg ist daher ohne personelle Unterstützung möglich. Für die Bahnsteighöhen 38 cm und 76 cm befindet sich in den Zügen eine Rampe, welche vom Zugpersonal zur Überbrückung der Höhendifferenz verwendet wird.

Der ICE 3 (BR 407) sowie der ICE 4 verfügen über eine fahrzeuggebundene Einstiegshilfe (Hublift) für Fahrgäste im Rollstuhl. Der ICE 3neo (BR 408), welcher ab Dezember 2022 zum Einsatz kommt, wird mit einem neu entwickelten fahrzeuggebundenen Hublift ausgestattet sein. Die Hublifte in den Zügen werden vom Zugpersonal bedient.

Mit den von den Unternehmen der Deutschen Bahn AG angebotenen Serviceleistungen zur Unterstützung von mobilitätseingeschränkten Reisenden beim Ein-, Um- und Aussteigen im Rahmen ihrer Reisekette erfüllt die Deutsche Bahn alle gesetzlichen Anforderungen, insbesondere die der TSI PRM und der VO (EG) Nr. 1371/2007 (Fahrgastrechteverordnung) vollumfänglich.

Ansicht, dass die Deutsche Bahn AG unter die Bestimmungen des § 12 BGG fällt und somit als öffentliche Stelle des Bundes ihre Web-Seiten und mobilen Anwendungen gemäß den einschlägigen Bestimmungen barrierefrei zu gestalten hat.

Die Behindertenverbände vertreten die Rechtsauffassung, dass die Deutsche Bahn AG gemäß § 12a BGG als öffentliche Stelle des Bundes zu betrachten ist und demzufolge ihre Web-Seiten und mobilen Anwendungen, einschließlich der

für die Beschäftigten bestimmten Angebote im Intranet, unmittelbar und umfassend barrierefrei zu gestalten hat.

Aus rechtlicher Sicht sprechen gute Argumente dafür, dass die Deutsche Bahn AG nicht zu den öffentlichen Stellen des Bundes im Sinne von § 12 BGG gehört. § 12 Satz 1 BGG nennt in Nr. 1 bis Nr. 3 drei verschiedene Untergruppen von „öffentlichen Stellen“. Nach Ansicht der Deutschen Bahn AG wird der Konzern von keiner dieser drei Fallgestaltungen erfasst.

1. § 12 Satz 1 Nr. 1 BGG

§ 12 Satz 1 Nr. 1 BGG nennt als öffentliche Stellen zunächst "Träger öffentlicher Gewalt". Welche Stellen unter diesen Begriff fallen, regelt § 1 Abs. 1a BGG:

(1a) Träger öffentlicher Gewalt im Sinne dieses Gesetzes sind

- 1. Dienststellen und sonstige Einrichtungen der Bundesverwaltung einschließlich der bundesunmittelbaren Körperschaften, bundesunmittelbaren Anstalten und bundesunmittelbaren Stiftungen des öffentlichen Rechts,*
- 2. Beliehene, die unter der Aufsicht des Bundes stehen, soweit sie öffentlich-rechtliche Verwaltungsaufgaben wahrnehmen, und*
- 3. sonstige Bundesorgane, soweit sie öffentlich-rechtliche Verwaltungsaufgaben wahrnehmen.*

Die Deutsche Bahn AG fällt unter keinen dieser Begriffe, da sie als privatrechtlich organisiertes Wirtschaftsunternehmen nicht hoheitlich handelt und damit keine öffentlich-rechtlichen Verwaltungsaufgaben wahrnimmt.

2. § 12 Satz 1 Nr. 2 BGG

§ 12 Satz 1 Nr. 2 BGG erfasst

sonstige Einrichtungen des öffentlichen Rechts, die als juristische Personen des öffentlichen oder des privaten Rechts zu dem besonderen Zweck gegründet worden sind, im Allgemeininteresse liegende Aufgaben nicht gewerblicher Art zu erfüllen, wenn sie

- a. überwiegend vom Bund finanziert werden,*
- b. hinsichtlich ihrer Leitung oder Aufsicht dem Bund unterstehen oder*
- c. ein Verwaltungs-, Leitungs- oder Aufsichtsorgan haben, das mehrheitlich aus Mitgliedern besteht, die durch den Bund ernannt worden sind*

Die Deutsche Bahn AG fällt auch nicht unter diese in Nr. 2 genannten sonstigen Einrichtungen des öffentlichen Rechts. Denn dafür wäre zunächst Voraussetzung, dass sie zu dem besonderen Zweck gegründet worden wäre, im Allgemeininteresse liegende Aufgaben nicht gewerblicher Art zu erfüllen.

Das ist jedoch nicht der Fall. Vielmehr werden die Eisenbahnen des Bundes gemäß Art. 87e Abs. 3 GG ausdrücklich „als Wirtschaftsunternehmen“ geführt. Damit sind die Eisenbahnen des Bundes per verfassungsrechtlicher Vorgabe auf Gewinnerzielung ausgerichtet. Auch wenn die Tätigkeit der Deutschen Bahn AG – nämlich die Erbringung von Verkehrsleistungen - faktisch auch dem Gemeinwohl dient, ändert das nichts daran, dass bei der DB rechtlich gesehen die wirtschaftliche Ausrichtung im Vordergrund steht. Auch ist die Tätigkeit des Konzerns eindeutig „gewerblicher Art“. Das ist schon daran zu erkennen, dass alle Betriebe und Zweigstellen der DB gemäß der Gewerbeordnung als Gewerbe anzumelden sind.

3. § 12 Satz 1 Nr. 3 BGG

§ 12 Satz 1 Nr. 3 BGG erfasst

Vereinigungen, an denen mindestens eine öffentliche Stelle nach Nummer 1 oder Nummer 2 beteiligt ist, wenn

- a. die Vereinigung überwiegend vom Bund finanziert wird,*
- b. die Vereinigung über den Bereich eines Landes hinaus tätig wird,*
- c. dem Bund die absolute Mehrheit der Anteile an der Vereinigung gehört oder*
- d. dem Bund die absolute Mehrheit der Stimmen an der Vereinigung zu- steht.*

Aus Sicht der Deutschen Bahn AG fällt der Konzern nicht unter die in Nr. 3 genannten Vereinigungen, insbesondere ist sie keine Vereinigung gemäß Nr. 3 c) oder d). Zwar ist der Bund als Träger öffentlicher Gewalt im Sinne von § 12 Abs. 1 Nr. 1 BGG zu 100% Eigentümer der Deutschen Bahn AG und hält insofern die Mehrheit der Anteile und Stimmen an der Gesellschaft. Jedoch ist zweifelhaft, ob die Deutsche Bahn AG vom Begriff der "Vereinigung" erfasst ist.

Eine Vereinigung ist ein Zusammenschluss von mehreren natürlichen oder juristischen Personen. Darunter fallen zwar grundsätzlich auch Kapitalgesellschaften wie die Aktiengesellschaft. Allerdings besteht bei der Deutschen Bahn AG die Besonderheit, dass der Bund Alleingesellschafter ist und deshalb hinter ihr keine Mehrheit von privaten oder juristischen Personen steht. Bei solchen Gesellschaften geht die juristische Literatur davon aus, dass auf Grund des fehlenden personellen Zusammenschlusses keine Vereinigung gegeben ist.²

Zudem wird aus der Systematik des § 12 BGG deutlich, dass zu den „Vereinigungen“ im Sinne der Nr. 3 hier gerade keine juristischen Personen des Privatrechts gehören sollen. Denn diese sind schon an anderer Stelle, nämlich in Nr. 2 ausdrücklich erfasst. Es ist deshalb davon auszugehen, dass der

² Vgl. Groh, Kommentar zum Vereinsgesetz, § 2 Rdnr. 5

Gesetzgeber mit dem Begriff der „Vereinigung“ hier andere Stellen meint, und zwar Vereinigungen von *mehreren* Stellen, von denen mindestens eine Stelle eine öffentliche Stelle gemäß Nr. 1 oder Nr. 2 ist. Nach der Begründung zum Entwurf des § 12 BGG³ wurde die Nr. 3 zu dem besonderen Zweck eingeführt, eine Abgrenzung für den Fall vorzunehmen, dass an einer Vereinigung sowohl öffentliche Stellen des Bundes als auch öffentliche Stellen eines oder mehrerer Länder beteiligt sind. Es sollen hier nur Vereinigungen erfasst werden, die nach den in Nr. 3 a-d genannten Kriterien nicht den Ländern, sondern dem Bund zuzuordnen sind.

³ Vgl. BT-Drucks. 12/2072, S. 28

Anlagen zum 4. 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 a: Zugangsregeln für mobilitätseingeschränkte Reisende der DB Fernverkehr AG und der DB Regio AG
- Anlage 4 b: Zugangsregeln für mobilitätseingeschränkte Reisende der DB RegioNetz Infrastruktur GmbH
- Anlage 4 c: Zugangsregeln für mobilitätseingeschränkte Reisende der DB Station& Service AG
- Anlage 5: Bahnhofsliste & Leistungszeiten der DB Station& Service AG
- Anlage 6: Leitfaden zur Mitnahme von orthopädischen Hilfsmitteln
- Anlage 7: Kontaktdaten der Mitglieder der begleitenden Arbeitsgruppe zum Programm der Deutschen Bahn AG
- Anlage 8: Abkürzungsverzeichnis der Deutschen Bahn AG



Anlage 1a: Standards zur Fahrzeuggestaltung im Fernverkehr

Inhalt:

1. Einführung.....	2
2. Gestaltungskriterien	3
2.1 Allgemeine Gestaltungskriterien.....	3
2.2 Einstieg / Ausstieg.....	6
2.3 Fahrgastraum / Mehrzweckraum	8
2.4 Sanitärbereich	9
2.5 Informations- und Wegeleitsystem	10
3. Empfehlungen zu Informationszwecken	11
3.1 Empfehlungen für den Einsatz von Kontrast, Helligkeit, Farbe und Form zu Informationszwecken	11
3.2 Empfehlung für die Höhe der Schriftzeichen zu Informationszwecken	11
4. Darstellung räumlicher Dimensionen für mobilitätseingeschränkte Personen.....	11
5. Schriftgrößen und Kontraste	13
6. Quellen	14

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.

Sofern sich innerhalb des Gültigkeitszeitraums des DB Programms innovative neue Lösungen der Fahrzeugindustrie im Sinne der Zugänglichkeit anbieten und für Schienenfahrzeuge marktseitig verfügbar sind, wird die DB diese nach Möglichkeit berücksichtigen.

Die DB wird ihrerseits gegenüber der Industrie die Erwartungshaltung deutlich zum Ausdruck bringen, dass in den nächsten Jahren barrierefreie Zugänge für Menschen, die auf einen Rollstuhl angewiesen sind, für künftige Neufahrzeuge als selbstverständlich vorausgesetzt werden.

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 des DB Konzerns für das Geschäftsfeld Fernverkehr sowie die TSI PRM.

Thema	Einsatzort	Beschreibung, Angaben und Maße
2.1.1 Kontraste	<ul style="list-style-type: none"> • Handläufe, Haltegriffe • Griffe, Taster • Markierungstreifen • 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 • Markierungstreifen • 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"> • gute Beleuchtung von Stufen, Trittkanten, Durchgängen und Gefahrenbereichen, keine dunklen Ecken • 150 lx • Farbwiedergabestufe 1B • Lichtfarbe: anwendbares Spektrum zwischen warmweiß (3.000K) und neutralweiß (4.000K) • blendfrei: Klasse A (CIE S 008, ISO 8995) für 1000 lx • Vermeidung von Schlagschatten • Umfeldleuchtdichte: ca. 250 cd/m² • 300 lx

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 • Sichthöhe für Hinweise • Zugzielanzeige, außen; Wagennummer, -klasse etc. 	<ul style="list-style-type: none"> • Bahn-Helvetica (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 • 1450 – 1600 mm (für Rollstuhlfahrer optimiert 1300 mm) • 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 • Türtaster • Türgriffe • Handläufe / Haltegriffe/-stangen • Notbremse • Notschalter für Türentriegelung 	<ul style="list-style-type: none"> • 850 mm (Richt-/Mittelwert bei Kombination von Bedienelementen) • gut auffindbar und erkennbar (betrifft alle Bedienelemente) an standardisierter Position • Bedienhöhe Türöffnungstaster (Mittelpunkt des Tasters) = 850 – 900 mm bzw. bei verschiedenen bedienten Bahnsteighöhen der nächstgelegene Schnittpunkt zwischen 850 mm an der regelmäßig bedienten Bahnsteighöhe und den Anforderungen der EN14752 / TSI PRM • Beleuchtet und taktil (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) • 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 beim Ein- und Aussteigen gewährleistet sein • Hinweis in Bild- und Text-Form • Griff hervorheben/optisch kontrastreich • Erreichbarkeit • im Blickfeld, Sichtbarkeit • Notschalter und Notbremse voneinander getrennt bedien- und unterscheidbar • Generell gilt: Die verschiedenen Ausführungen der Bedienelemente sollten den Gestaltungskriterien von gutem universellem Design entsprechen.

Thema	Einsatzort	Beschreibung, Angaben und Maße
2.1.7 allgemeine akustische / visuelle Informationen	<ul style="list-style-type: none"> • Türeenschließen - visuell: • Ansagen/Anzeigen - akustisch: - visuell: • „WC verriegelt“ - akustisch: - visuell: • <i>s. a. weitere Punkte unter 2.1</i> 	<ul style="list-style-type: none"> - rotes Blinklicht - 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 Display 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 sind 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 <ul style="list-style-type: none"> - 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/DIN EN 16584-2 - orientiert an DIN 32974 - Tasterring leuchtet grün - z. B. Tastlippen, integriert in die Gummidichtung (nicht separat) und erhabene Tastersymbole - Vgl. DIN EN 16585-2 (normative Abweichungen bei Modernisierungsprojekten mgl.)
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

Bauteile / Abteil	Beschreibung	Angaben / Maße
2.2.4 Fahrzeug-gebundene Einstiegshilfen	<p>Einstiegshilfe für Rollstuhlbenutzer im Eingang zu den Rollstuhlstellplätzen</p> <p>Technische Gestaltung der Einstiegshilfe</p> <ul style="list-style-type: none"> • Neigungen bei einstöckigen Fahrzeugen und bei neu zu entwickelnden doppelstöckigen Fahrzeugen • 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) 	<ul style="list-style-type: none"> - in Abhängigkeit von den Höhendifferenzen, Hublift oder Rampe. - Geeignet für ISO-Rollstühle (max. Länge 1200 mm, max. Breite 700 mm) - Bis 350 kg Gesamtgewicht ausgelegt. - personalbedient - nach DIN ($\leq 6\%$), bei kurzen Rampen (bis 1 m) $\leq 12\%$ - ISO-Rollstuhlmaße als Mindestanforderung + notwendiger Zuschlag für Arme und Füße, (je 5 cm Zuschlag in beide Richtungen) - Abmaße von Lift-Plattformen mindestens gemäß TSI PRM in Verbindung mit Erläuterung im Leitfaden zur TSI PRM - Seitliches Befahren der Plattform minimiert den benötigten Freiraum auf dem Bahnsteig - Rutschfeste Oberfläche, auch bei Nässe - Mindestens 50 mm - 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. <i>Darstellung räumlicher Dimensionen für mobilitätseingeschränkte Personen</i> 	<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 >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 <i>Trittstufen</i> 	<ul style="list-style-type: none"> ≤ 6 % ≤ 12 % auf 1m

Bauteile / Abteil	Beschreibung	Angaben / Maße
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 <ul style="list-style-type: none"> Taster aus Ecken Serviceruf 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 am Tisch des Rollstuhlstellplatzes taktil handballenbedienbar Platzbedienung am Rollstuhlstellplatz

2.4 Sanitärbereich

Bauteile / Abteil	Beschreibung	Angaben / Maße
2.4.1 Universaltoilette	<ul style="list-style-type: none"> Durchmesser der effektiven Drehfläche für Rollstuhlfahrer inkl. unterfahrbarer Bereiche (s. o. ≥ 670 mm) alle relevanten Bedienelemente im WC müssen kontrastreich und taktil auffindbar sein sowie ≥ 500 mm von Ecken entfernt angebracht sein. Abweichungen sind nur in begründeten Einzelfällen (bei baulichen Zwängen) möglich. Stützklappgriffe am WC: <ul style="list-style-type: none"> Höhe Oberkante (aus der Horizontalen hochklappbar; leicht lösbare Arretierung) 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 	<ul style="list-style-type: none"> 1500 mm 750 mm über FOK 150 mm 700 mm 100 kg 480 mm 700 mm

	<ul style="list-style-type: none"> - Tiefe WC für Rollstühle - Platz neben dem WC • Waschtisch: <ul style="list-style-type: none"> - Waschtischhöhe - Unterfahrbarkeitshöhe • Waschtisch-Armatur <ul style="list-style-type: none"> - Seifen- und Desinfektionsmittelspender • WC-Tür: <ul style="list-style-type: none"> - Türbreite - Türgriff/-drehknebel/-taster Höhe - automatische Schiebetür - an Außenseite Piktogramm • 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"> - 950 mm - 800 mm - 670 mm bis in 300 mm Tiefe - Taster oder berührungslos (Sensor) - 900 mm, in Abhängigkeit vom Einfahrwinkel breiter orientiert an Regelmaß: „Summe aus Türbreite und Seitengangbreite 2000 mm“ - 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 - Überprüfbare Verriegelung (Drehknebel) - Handtuchspender/Papierkorb logisch dem Waschbecken zugeordnet 	

2.5 Informations- und Wegeleitsystem

Bauteile / Abteil	Beschreibung	Angaben / Maße
2.5.1 Ansagen:	<ul style="list-style-type: none"> • (elektronische Lautsprecheransagen) • Halt des Zuges 	- Vgl. DIN 16584-2
2.5.2 Informationen:	<ul style="list-style-type: none"> • Piktogramme an geeigneter, gut zu lesender Stelle • Hinweis: „Toilette besetzt“ 	<ul style="list-style-type: none"> - ca. 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 allg. akustische/visuelle Informationen 	<ul style="list-style-type: none"> - Zustand „verriegelt“ tastbar - Gangseitig (auf Kopfstützenhöhe) - Wagenklassenhinweis an Haltestangen, tastbar beim Zustieg - Standorthinweis, tastbar nach Zustieg bzw. beim Durchgang durch den Zug - kontrastreich und erhaben zum Fußbodenbelag
2.5.3 Mobilfunkempfang im Zug:	<ul style="list-style-type: none"> • Empfang von Mobilfunknetzen grundsätzlich in allen Zugbereichen möglich (in Abhängigkeit der Infrastruktur von Betreibern der Mobilfunknetze) • In gekennzeichneten Ruhebereichen Klingeltöne und laute Gespräche nicht erwünscht, jedoch geräuschlose, textbasierte Kommunikation und Datenempfang möglich 	<ul style="list-style-type: none"> - Aufhebung der abschirmenden Wirkung von Wagenkästen durch technische Maßnahmen, z. B. Mobilfunkrepeater

3. Empfehlungen zu Informationszwecken

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

Werte für Kontraste entsprechen DIN 32975 Gestaltung visueller Informationen im öffentlichen Raum zur barrierefreien Nutzung.

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)

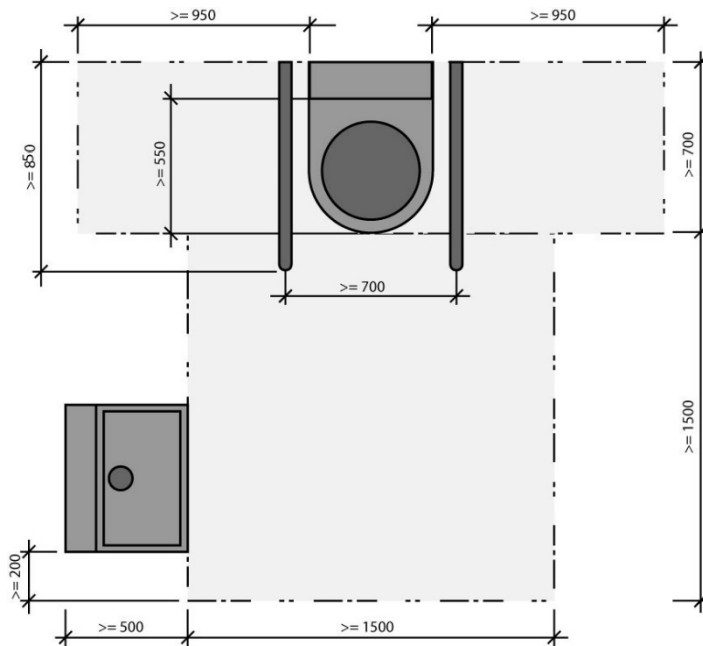
4. Darstellung räumlicher Dimensionen für mobilitätseingeschränkte Personen

WC-Grundrisse

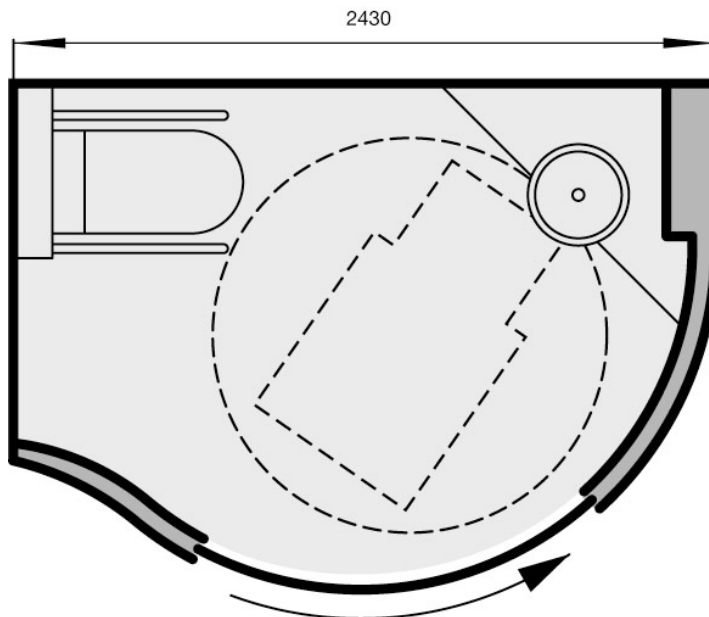
Bewegungsfläche im Universal-WC [Maße in mm].

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

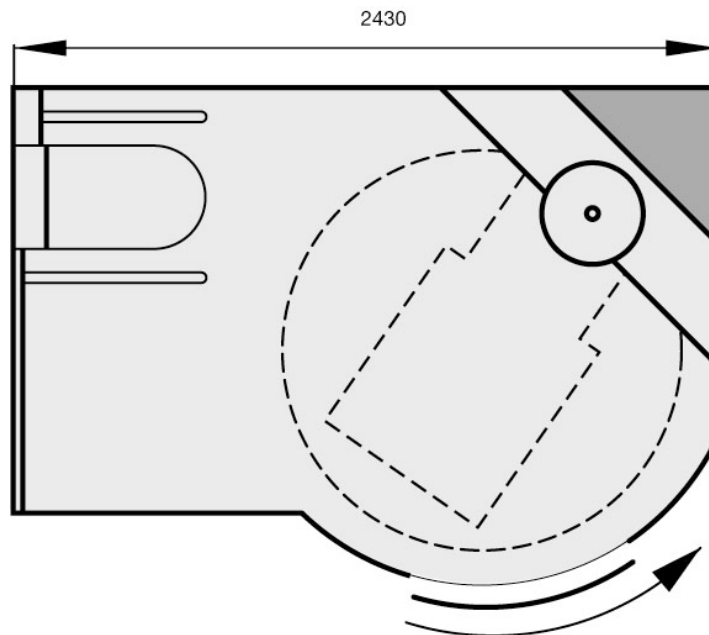
Beispiel 1: Prinzip-Skizze Sanitärbereich Universal-WC (nicht maßstäblich)



Beispiel 2: Universal-WC des ICE T (nicht maßstäbliche Prinzip-Skizze)



Beispiel 3: Universal-WC des ICE 3 (*nicht maßstäbliche Prinzip-Skizze*)



5. Schriftgrößen und Kontraste

Visuelle Informationen mit Leitfunktionen

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
- 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



Anlage 1b:

Dokumentation

Produktkatalog DB Regio AG

Gestaltungsvorgaben
für die Fahrzeuge der DB Regio AG

DB Regio AG

Marketing (P.RMP)

(Stand 11/2017)

Inhalt

Vorwort	03
Einleitung	05
1 Innenausstattung der Fahrzeuge - 1. Klasse	08
1.1 Allgemeine Beschreibung	09
1.2 Sitze	10
1.3 Tische	13
1.4 Materialien und Farben	14
2 Innenausstattung der Fahrzeuge - 2. Klasse	17
2.1 Sitze	18
2.3 Tische	20
2.4 Materialien und Farben	21
3 Innenausstattung der Fahrzeuge - Allgemein	24
3.1 Gepäckracks / Gepäckablagen	25
3.2 Beleuchtung	26
3.3 Displays	27
3.4 Connectivität	28
3.5 Fahrradmitnahme	29
3.6 Serviceeinrichtungen	30
3.7 Kinderspielecke	31
3.8 Sehbehinderten-Information / Piktogramme	33
3.9 Reservierung	34
3.10 Farbkontraste Einstiegsbereich	35
3.11 TSI PRM	36
4 Innenausstattung der Fahrzeuge - WC	39
4.1 Einrichtung	40
4.2 Materialien und Farben	41
5 Außengestaltung der Fahrzeuge	44
5.1 Informationsfeld	45
5.2 Gestalterische Anforderungen	49
5.3 Allgemeine Farbgebung	52
5.4 Kennzeichnungen	56
5.5 Fahrradmitnahme und optionale Stellplatzanzeige	63



Vorwort

Innovation, Digitalisierung, Co-Creation - diese Schlagwörter sind in aller Munde. Dass es dabei für DB Regio nicht nur um Modeerscheinungen, sondern um gelebte Produktentwicklung dreht, zeigt die hier vorliegende, fünfte Auflage des Produktkatalogs.

Seit Jahren arbeitet die DB Regio AG gemeinsam mit unseren Partnern daran, das Interieur ihrer Nahverkehrszüge kontinuierlich den sich verändernden Kundenbedürfnissen anzupassen. Das hierfür erforderliche Knowhow haben wir über Jahre gesammelt. Wichtige Erkenntnisse über unsere Kundenanforderungen ziehen wir aus nunmehr fünf Zuglaboren aus den Jahren 2011 bis 2015.

Mit Stolz können wir sagen, dass bei unseren Fahrgästen auch weiterhin ein hohes Interesse an der Teilnahme an den Laboren besteht. Die Probanden testen dabei den jeweiligen Versuchsaufbau auf Herz und Nieren. Rückmeldungen und Verbesserungsvorschläge zu Sitzen, Mehrzweckabteilen oder WCs fließen direkt in die Produktweiterentwicklung ein und dienen als Anregung für Arbeitsgruppen wie z.B. mit der BAG SPNV.

So konnten wir zuletzt im Oktober 2015 relevante Erkenntnisse aus der Marktforschung LichtKlang in unserem neu eröffneten Zuglabor in Miltenberg sammeln. Diese gilt es in den kommenden Mona-

ten weiter auszubauen und zu vertiefen, bevor die Produkte die notwendige Marktreife besitzen, um im Regelbetrieb eingesetzt zu werden.

Klar ist, wir müssen unser Produkt- und Serviceangebot künftig noch stärker auf Kundenbedürfnisse im digitalen Zeitalter ausrichten. In der vorliegenden Ausgabe des Produktkatalogs gehen wir daher erstmalig auf Lösungen aus dem Bereich WLAN ein. Wir zeigen auf, welche Module geeignet sind um eine zuverlässige Versorgung mit WLAN im Zug zu ermöglichen. Dennoch, der Markt entwickelt sich kontinuierlich weiter. Und so ist es auch weiterhin unser Bestreben, Neuerungen aktiv aufzugreifen und unser Produkt Nahverkehrszug kontinuierlich weiterzuentwickeln, um unseren Fahrgästen weiterhin einen höchstmöglichen Reisekomfort zu bieten.

Ihr Dr. Jörg Sandvoß
Vorstandsvorsitzender DB Regio AG





Einleitung

Ziel des Produktkatalogs der DB Regio AG ist es aufzuzeigen, welche Fahrzeugkomponenten den Qualitätsansprüchen der Fahrgäste im SPNV entsprechen. Er dient sowohl bei der Neubeschaffung von Nahverkehrsfahrzeugen als auch bei Redesignprojekten als Handlungshilfe für Projektleiter, Bauartverantwortliche, Einkäufer und weitere Beteiligte der DB Regio AG und des Konzerns. In der fünften Ausgabe finden Sie bewährte Produkte wie Sitze, funktionale Anforderungen wie an den WC-Bereich, sowie die aktualisierten Informationen rund um die Außengestaltung der Fahrzeuge.

Neu ist das Kapitel "Connectivität". Hierbei stellen wir uns der Herausforderung, sowohl auf aktuelle Marktanforderungen zu reagieren, als auch von uns erkannte Innovationsansätze proaktiv anzugehen und in unser Portfolio zu integrieren.

Neuerungen erlangen oftmals sehr schnell die notwendige Marktreife, sodass zwischen den Aktualisierungen des Produktkatalogs neue Komponenten auf den Markt kommen, die noch nicht berücksichtigt werden konnten. Eine Beschaffung solcher Komponenten ist grundsätzlich möglich, erfordert jedoch die Zustimmung der Bauartverantwortung und dem Marketing der DB Regio AG und setzt die erfolgreiche Absolvierung notwendiger technischer Prüfungen voraus.

Der Produktkatalog erhebt nicht den Anspruch, sämtliche Parameter der in ihm enthaltenen Komponenten aufzu-

zeigen. So sind z.B. Preise bei den Bauartverantwortlichen bzw. dem zuständigen Einkauf zu erfragen. Nicht nur bei den Komponenten, auch bezogen auf das CI/CD werden kontinuierlich Anpassungen und Neuerungen vorgenommen. Die jeweils aktuellen Festlegungen zum CI/CD wie auch die aktuelle Version des Produktkatalogs finden Sie im „Marketingportal“ der DB AG unter www.deutschebahn.com/marketingportal

Hinweise und Anregungen zur Anwendung und Weiterentwicklung des Produktkatalogs richten Sie bitte an:

V.RVP, Tel. 069-265 59743, bzw.
design@deutschebahn.com





Innenausstattung der Fahrzeuge

„Was der Kunde wünscht, bestimmt unser Handeln!“

Seit 2010 bereits führt das Marketing der DB Regio AG regelmäßig sogenannte Zuglabore durch, in denen gemeinsam mit renommierten Marktforschungsunternehmen Fahrgäste zu den unterschiedlichen Komfortmerkmalen unserer Züge befragt werden.

Die Ergebnisse dieser Marktforschungen fließen dann – soweit technisch umsetzbar und wirtschaftlich vertretbar – in die Empfehlungen des Produktkatalogs ein.

An den grundsätzlichen Bedürfnissen der Fahrgäste hat sich in den vergangenen Jahren wenig geändert. Pünktlichkeit, Komfort und Sauberkeit sind weiterhin die Grundlage der Kundenanforderungen. Jedoch gehen mit der fortschreitenden Digitalisierung auch neue Anforderungen an den Fahrgastraum einher. Bildschirme mit Echtzeitinformationen, WLAN-Repeater, geänderte Anforderungen an Mobilität, das Arbeiten an unterschiedlichen Einsatzorten – und somit auch dem Zug – sind nur einige Beispiele.

Auf den folgenden Seiten finden Sie einen Überblick, wie den Bedürfnissen unserer Fahrgäste Rechnung getragen und somit der Fahrgastkomfort im Nahverkehr fühlbar gesteigert werden kann.



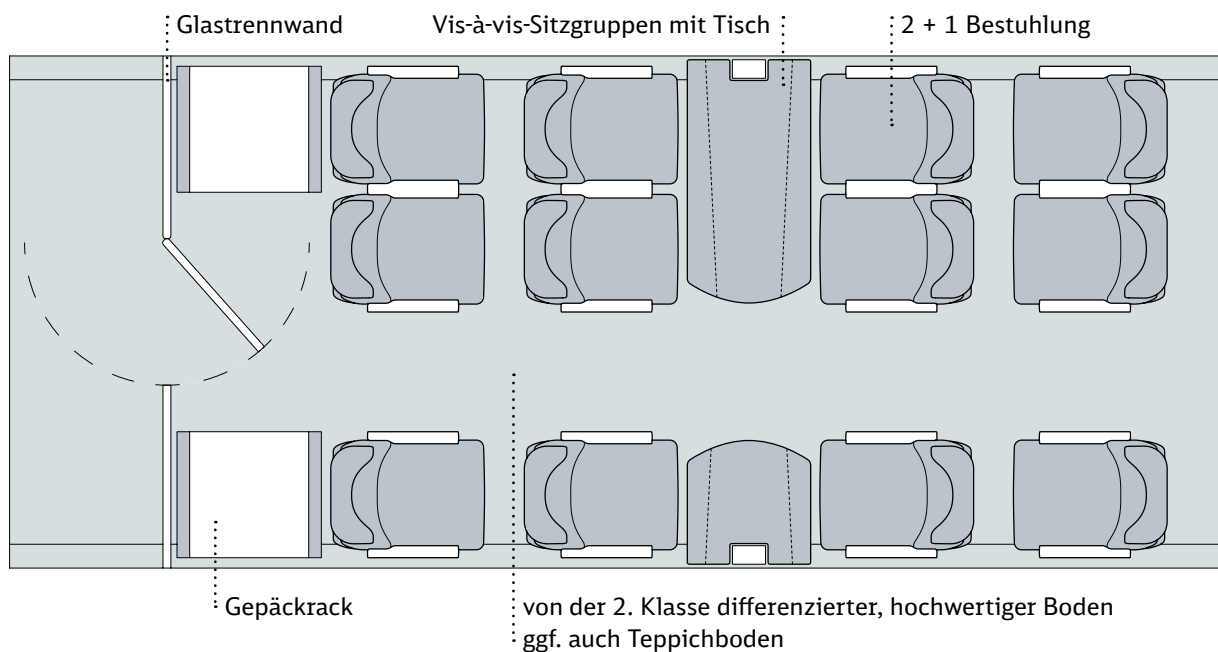
Innenausstattung der Fahrzeuge - 1. Klasse



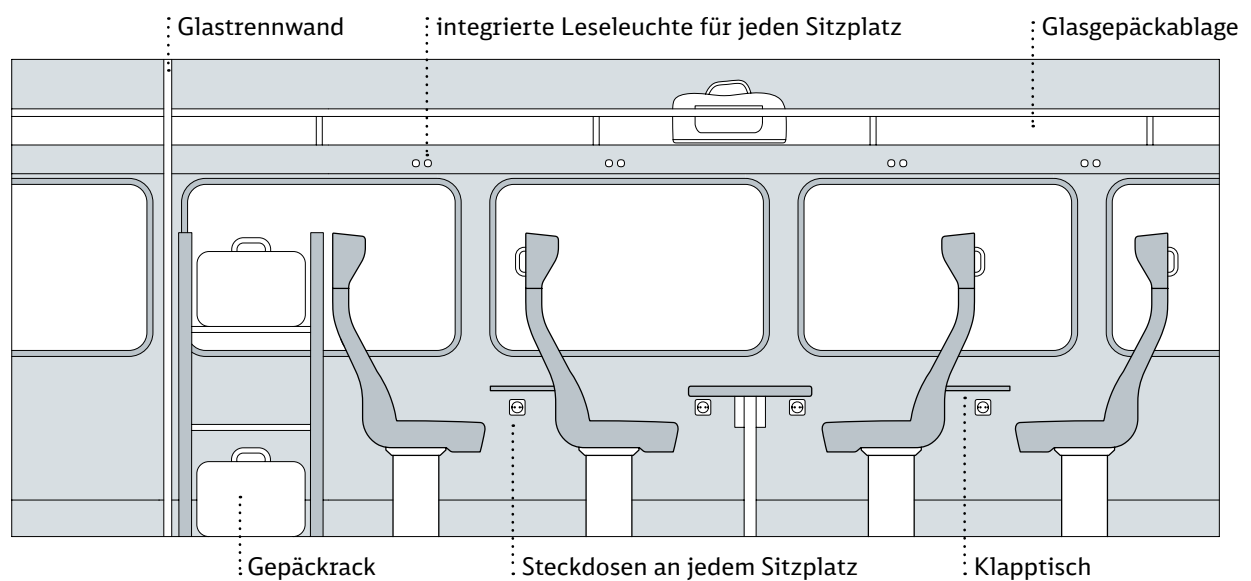
Innenausstattung der Fahrzeuge - 1. Klasse

1.1 Allgemeine Beschreibung

- Klare räumliche Abgrenzung von der zweiten Klasse
- Großzügiges Raumgefühl
- Sichtbar und erlebbar bequeme Sitze
- Ausreichend Gepäckabstellmöglichkeiten möglichst in Sichtweite des Fahrgasts
- Die 1. Klasse befindet sich in Doppelstockwagen immer im Oberstock, in ET/VT stets am Zugende
- Optional: Sitzplatzreservierung



(exemplarische Prinzipdarstellungen)



1.2 Sitze

- Aufgeräumte Anordnung der einzelnen Sitzkomponenten für einen gelungenen und gradlinigen Gesamteindruck
- Proportion, Farbe und gestalterische Details geben dem Sitz eine sichtbare Ergonomie
- Bedienelemente sind klar erkennbar, jedoch in den Sitz integriert
- Befestigungselemente sind durch eine Verkleidung verdeckt und ermöglichen eine einfache Reinigung
- Optimale Ergonomie und eine fahrgastorientierte Ausführung aller Teilbereiche
- Steckdose und/oder USB-Stromanschluss an jedem Sitz im direkten Zugriff



1.2 Sitze



*Regelwerk zu den Anforderungen an die Fahrgastsitze (GrulaSi = Grundlagen Sitze)

Innenausstattung der Fahrzeuge - 1. Klasse

1.2 Sitze

Nachstehende Beispiele erfüllen Kunden- und Designanforderungen.



Hersteller: Kiel
Name: ComfortLine
Techn. Freigabe: **Steht noch aus**



Hersteller: Taps
Name: XCR
Techn. Freigabe: **Steht noch aus**



Hersteller: Clerprem
Name: Helena
Techn. Freigabe: liegt vor



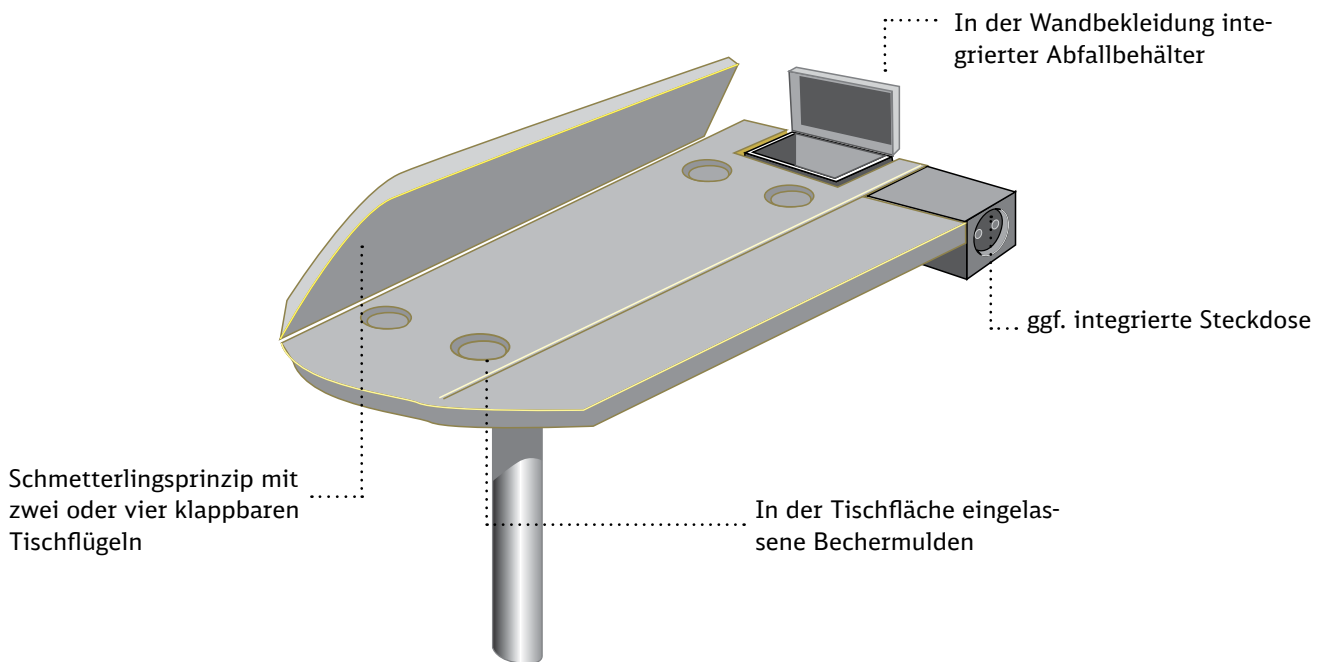
Hersteller: FISA
Name: Lean
Techn. Freigabe: **Steht noch aus**



Hersteller: Borcad
Name: Genio
Techn. Freigabe: liegt vor

1.3 Tische

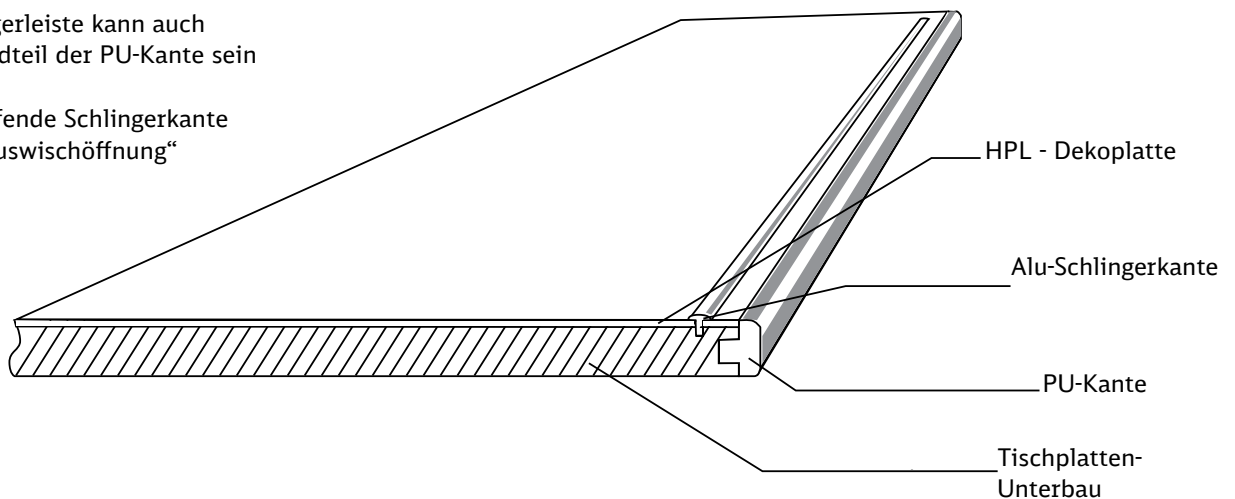
- Sie sind geeignet als Arbeitstisch (Laptop etc.) in ihrer Gestaltung und Stabilität
- Sie bieten einen optimalen Zugang an die Fensterplätze in vis-à-vis Sitzgruppen
- Sie besitzen keine Elemente, an denen ein Fahrgast hängen bleiben kann
- Die Tische sind mit Schlingerkanten zu versehen
- In die Tischoberflächen sind Bechermulden einzuarbeiten
- In die Tische sind Abfallbehälter zu integrieren
- Für Reinigungszwecke müssen die Tische hochgeklappt zu befestigen sein



Beispiel: Aufbau Tischplatte

Schlingerleiste kann auch Bestandteil der PU-Kante sein

Umlaufende Schlingerkante mit „Auswischöffnung“



Innenausstattung der Fahrzeuge - 1. Klasse

1.4 Materialien und Farben


Nachstehende Hersteller erfüllen Kunden- Design- und technische Anforderungen.
 Adäquate Nachstellungen sind möglich, müssen jedoch den Freigabeprozess durchlaufen.

	Material	Bauteil
	Echtleder 'Kronenblau 97 Vienna' (Fa. Schmidt-Feldbach) „Train 5110SPS, blaugrau DB“ (Fa. Gmelich)	<ul style="list-style-type: none"> ■ Sitzbezug ■ Kopflehnenbezug
	Velour „Hoch-Tief - Effekt“ und Uni (f. Wangen) 6346 Trier FR + 7313 Riko FR (Fa. Kneitz) Run 1419545 + Quadrat uni 1149802 (Fa. Schoepf) 6851 Ditrir FH/155 6957 Grau (Fa. Kneitz) (EN 45545)	<ul style="list-style-type: none"> ■ Sitzbezug (Alternative zu Echtleder)
	Velour Quadrat und Uni (f. Wangen) 7314 Rocco FR + 7313 Riko FR (Fa Kneitz) 1144602 + 1149802 (Fa. Schoepf) 7386 Diros FH + 7384 Diriko-FH (Fa. Kneitz) (EN 45545)	<ul style="list-style-type: none"> ■ Sitzbezug (Alternative zu Echtleder)
	Flachgewebe, doppelseitig, ggf. gepolstert 'CAMPO 6422 Col.2' (Fa. MIRA X) (Standard)	<ul style="list-style-type: none"> ■ Kopflehnentuch
	Oberflächenbeschichtung RAL 7012 Basaltgrau (Standard)	<ul style="list-style-type: none"> ■ Sitzunterbau ■ Sitzrückenschale (designabh. vgl. RAL 9006) ■ Klapptischoberfläche
	Oberflächenbeschichtung RAL 9006 Weißaluminium oder Aluminium eloxiert (Standard)	<ul style="list-style-type: none"> ■ Sitzrückenschale (designabh. vgl. RAL 7012) ■ Sitz-Zargen, -Armlehngestell, -Halte- griffe ■ Abfallbehälter, Leuchtenraster und Ge- päckablagen, ggf. weitere Applikationen

Innenausstattung der Fahrzeuge - 1. Klasse

1.4 Materialien und Farben

Nachstehende Hersteller erfüllen Kunden- Design- und technische Anforderungen.
Adäquate Nachstellungen sind möglich, müssen jedoch den Freigabeprozess durchlaufen.

	Material	Bauteil
	Massiv-Echtholz 'Weißbuche' (Fa. GETA, S&S etc.)	■ Armlehnen, Applikationen
	HPL Oberfläche 'Weißbuche' '4306 60' (Fa. Resopal) '1666 SEI-DUE' (Fa. ABET) '3908 GN' (Fa. Formica)	■ ggf. Stirnwandbeschichtung
	Alu-Wellen-HPL '877 millerighe bzw. multirighe' (Fa. ABET) Rillen max. 1330 bzw. 3500 mm 'M 4748' (Fa. Formica) (Standard)	■ Stirnwandbeschichtung, ggf. in Kombination mit Buche-Nachbildung
	HPL Oberfläche Weißaluminium RAL 9006 '3908 GN' (Fa. Resopal) (Standard)	■
	Oberflächenbeschichtung / HPL RAL 9002 Grauweiß 'F7923 VEL' (Fa. Formica) '9118 SEI' (Fa. ABET) (Standard)	■
	Oberflächenbeschichtung / HPL RAL 9003 Signalweiß 'F7923 VEL' (Fa. Formica) '410 SEI' (Fa. ABET) (Standard)	■ Deckenbereiche (Struktur- und Glattlacke)

Innenausstattung der Fahrzeuge - 1. Klasse

1.4 Materialien und Farben

Nachstehende Hersteller erfüllen Kunden- Design- und technische Anforderungen.
Adäquate Nachstellungen sind möglich, müssen jedoch den Freigabeprozess durchlaufen.

	Material	Bauteil
	Teppichbodenbelag ,Varia Design 3199 385 E gestreift' (Fa. Vorwerk) (Standard)	■ Bodenbelag Fahrgastraum
	Sonnenschutzgewebe ,Würzburg T 111 außen Alu-bedampft' (Fa. B&T EXACT) (Alternativ)	■ Sonnenschutzrollo
	Metalloberflächen Edelstahl gebürstet (Radialschliff, Körnung 400) oder Glasperlen gestrahlt	■ Haltestangen ■ ggf. weitere Applikationen
	Glas (ggf. mit Ätzdekor) (Standard)	■ Windschutzwände ■ Abteiltüren ■ Führerraumrückwand (+ Verblendung)
	Oberflächenbeschichtung RAL 3020 Verkehrsrot (Standard)	■ Türinnenseite



Innenausstattung der Fahrzeuge - 2. Klasse



2.1 Sitze

- Aufgeräumte Anordnung der einzelnen Sitzkomponenten für einen gelungenen und gradlinigen Gesamteindruck
- Proportion, Farbe und gestalterische Details geben dem Sitz eine sichtbare Ergonomie
- Bedienelemente sind klar erkennbar, jedoch in den Sitz integriert
- Befestigungselemente sind durch eine Verkleidung verdeckt und ermöglichen eine einfache Reinigung
- Optimale Ergonomie und eine fahrgastorientierte Ausführung aller Teilbereiche
- Steckdose und/oder USB-Stromanschluss an jedem Doppelsitz im direkten Zugriff



Innenausstattung der Fahrzeuge - 2. Klasse

2.1 Sitze

Nachstehende Beispiele erfüllen Kunden- und Designanforderungen.



Hersteller: Grammer
Name: R 3000
Techn. Freigabe: liegt vor



Hersteller: Taps
Name: XCD
Techn. Freigabe: **steht noch aus**



Hersteller: Kiel
Name: Match G2
Techn. Freigabe: **steht noch aus**



Hersteller: Borcad
Name: Genio 2.Klasse
Techn. Freigabe: liegt vor

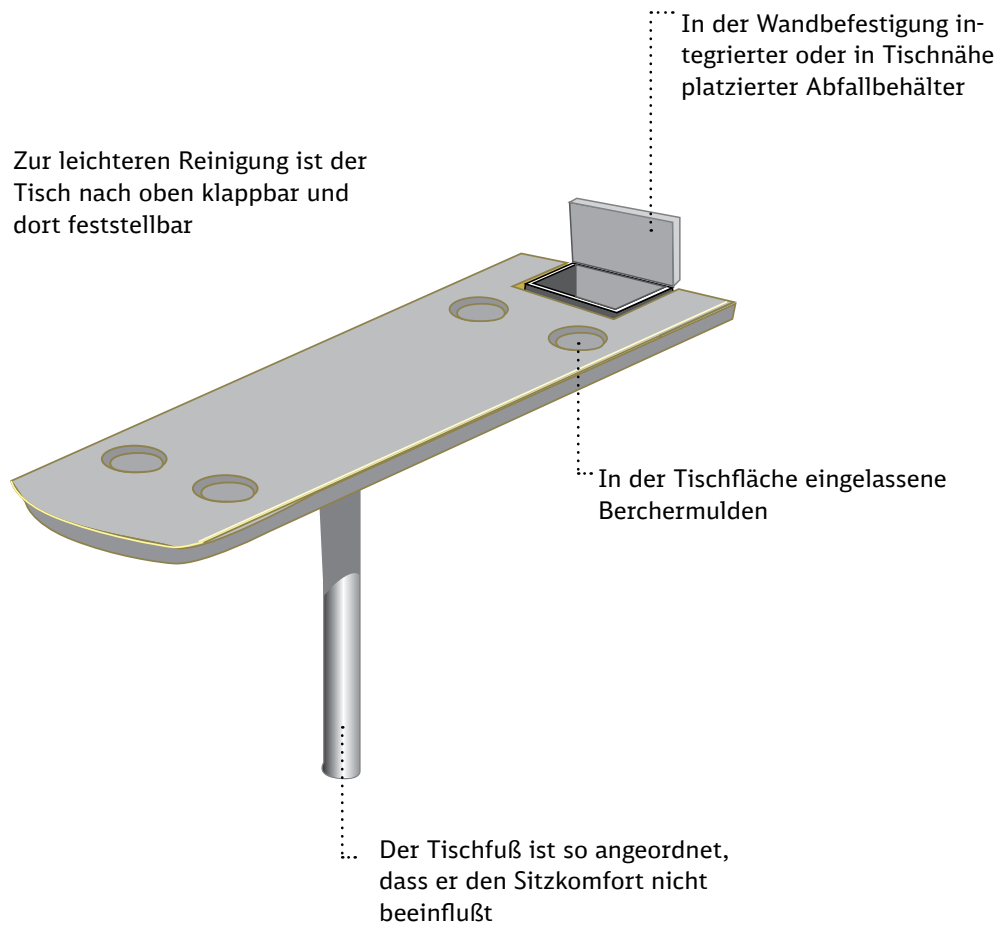


Hersteller: Fisa
Name: Lean
Techn. Freigabe: **steht noch aus**



Hersteller: Clerprem
Name: Helena
Techn. Freigabe: liegt vor

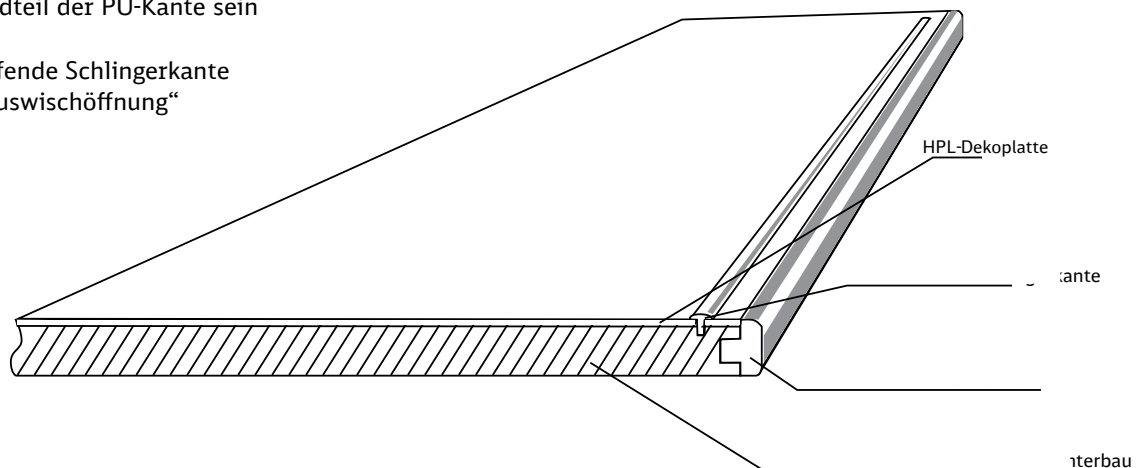
2.3 Tische



Beispiel: Aufbau Tischplatte

Schlingerleiste kann auch Bestandteil der PU-Kante sein

Umlaufende Schlingerkante mit „Auswischöffnung“



Innenausstattung der Fahrzeuge - 2. Klasse

2.4 Materialien und Farben

Nachstehende Hersteller erfüllen Kunden- Design- und technische Anforderungen.
Adäquate Nachstellungen sind möglich, müssen jedoch den Freigabeprozess durchlaufen.

	Material	Bauteil
	Velour Quadrat und Uni (Fa. Schoepf, Kneitz, Zellner, AUNDE,...) (Standard)	<ul style="list-style-type: none"> ■ Sitzbezug
	Kunstleder ,019504' (Fa. Vowalon) ,5300029' (Fa. Friedola) (Standard)	<ul style="list-style-type: none"> ■ Kopflehnenbezug
	Composit Leder SL7 2609 Blue 045 (Fa. E-Leather) (Standard)	<ul style="list-style-type: none"> ■ Kopflehnenbezug
	Oberflächenbeschichtung RAL 7012 Basaltgrau (Standard)	<ul style="list-style-type: none"> ■ Sitzunterbau ■ Sitzrückenschale (designabh. vgl. RAL 9006) ■ Klapptischoberfläche
	'Weißaluminium in RAL 9006-HPL '3908 GN' (Fa. Resopal) (Standard)	<ul style="list-style-type: none"> ■ Wand-/Decke im Ablagenbereich ■ Trenn-/Stirnwände sowie Türportalverkleidungen (ggf. als Alternative zur Alu-Welle)
	Oberflächenbeschichtung 'RAL 9006 Weißalu' (Standard)	<ul style="list-style-type: none"> ■ Sitzrückenschale (designabh. vgl. RAL 7012) ■ Sitz-Zargen, -Armlehnenstuhl, -Haltegriffe, Abfallbehälter ■ Raster für Leuchten und Gepäckablagen ■ ggf. weitere Applikationen
	Massiv-Echtholz 'Weißbuche' (Fa. GETA, S&S etc.) (Standard)	<ul style="list-style-type: none"> ■ Armlehnen, Applikationen

Innenausstattung der Fahrzeuge - 2. Klasse

2.4 Materialien und Farben




Nachstehende Hersteller erfüllen Kunden- Design- und technische Anforderungen.
Adäquate Nachstellungen sind möglich, müssen jedoch den Freigabeprozess durchlaufen.

	Material	Bauteil
	Holz-HPL 'Weißbuche' '4306 60' (Fa. Resopal) '1666 SEI-DUE' (Fa. ABET) '3908 GN' (Fa. Formica) (Alternativ)	■ ggf. Stirnwandbeschichtung
	Alu-Wellen-HPL '877 millerighe bzw. multirighe' (Fa. ABET) Rillen max. 1330 bzw. 3500 mm 'M 4748' (Fa. Formica) (Standard)	■ Stirnwandbeschichtung ggf. in Kombination mit Buche-Nachbildung
	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 effect, Farbe 1823' (Fa. Freudenberg) ,,GFLOOR 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

Innenausstattung der Fahrzeuge - 2. Klasse

2.4 Materialien und Farben

Nachstehende Hersteller erfüllen Kunden- Design- und technische Anforderungen.
Adäquate Nachstellungen sind möglich, müssen jedoch den Freigabeprozess durchlaufen.

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

Innenausstattung der Fahrzeuge - Allgemein



3.1 Gepäckracks / Gepäckablagen

- Das Gepäck muss sich sicher und leicht im unmittelbaren Sichtbereich des Fahrgastes verstauen lassen
- Schwere Gepäckstücke müssen sich in Bodennähe unterbringen lassen
- Alle Möglichkeiten zur Gepäckunterbringung müssen leicht auffindbar und gut gekennzeichnet sein
- Großgepäckregale sind je nach Bauart vorzusehen und müssen die oben genannten Kriterien erfüllen
- Gepäckablagen sollen über allen Sitzen angebracht, transparent gestaltet werden und Gegenstände vor dem Herunterfallen schützen

Beispiele in Fahrzeugen der DB Regio:



3.2 Beleuchtung

- Indirekte, blendfreie und gleichmäßige Beleuchtung in ausreichender Stärke
- Es sind LED Leuchtmittel zu verwenden, dabei sind sichtbare, einzelne Lichtpunkte zu vermeiden
- Das Licht darf nicht durch vollgestellte Gepäck-Stauräume verringert werden
- Das Lichtkonzept soll den Fahrgast leiten und zu einem Gefühl von Sicherheit beitragen.
- Neben der Erfüllung der rein physikalischen Bedingungen (Ausleuchtung, lange Lebenszyklen der Leuchtmittel), auch eine hohe Qualität an Atmosphäre bieten - d.h. keine übermäßig helle Beleuchtung
- Die Lichtstärke muss an Tag und Nacht anpassbar sein, bzw. dimmbar sein
- Die Beleuchtung beinhaltet die Möglichkeit auf Notbeleuchtung umzuschalten.
- Perspektivisch ist eine tageszeitabhängige, dynamische Lichtanpassung anzustreben

Beispiele in Fahrzeugen der DB Regio:



Derzeit freigegebene LED-Hersteller:

- SBF Spezialleuchten Leipzig
- Teknoware Finnland



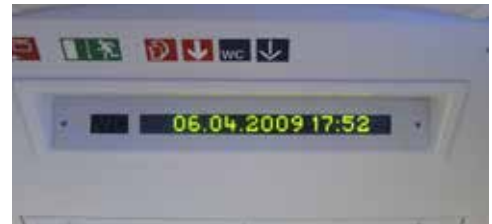
Leselampe (1.Klasse)

Innenausstattung der Fahrzeuge - Allgemein

3.3 Displays

Ein Ausführliches Dokument zur Anwendung im und am Zug finden Sie im „Produktkatalog Fahrgastinformation“. (über V.RBC 3)

Umfangreichere Informationen zu Fahrtverlauf, Anschlüssen, Abweichungen und sonstigen Störungen im Betrieb können über größere TFT-Bildschirme (Größe: ab 17 Zoll) angezeigt werden. Nur auf solchen Monitoren lassen sich auch Echtzeitdaten in optisch lesbarer Form darstellen. Die Gehäuse der Monitore sind in RAL 9006 beschichtet und weisen keine Herstellerlogos auf.



Die äußeren Front- und Seitenanzeiger des Zuges stellen in ein- oder zweizeiliger Form die Linien- bzw. Zugnummer, das Zugziel, sowie ggf. via-Bahnhöfen mit Laufschrift zum eindeutigen Zuglauf dar. Durch die Zuggeometrie sind Einschränkungen der Größe möglich, sofern TSI-Vorgaben eingehalten werden. (keine Abbildung)

3.4 Connectivität

Das Produkt WLAN umfasst alle technischen, kommerziellen und juristischen Maßnahmen um den Fahrgäste einen Internetzugang via WLAN am Platz über einem Fahrzeug installiertes System (Datennetzwerk, Router) zur Verfügung zu stellen.

Aus technischer Sicht sollte dieses System von den Fahrzeuggebundenen System vollkommen getrennt werden. Beratung, Informationen und weiterführende Dokumente können über den Fachbereich Komforrelevante Fahrzeug-ITK (V.RBC 3) abgerufen werden.

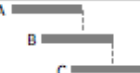
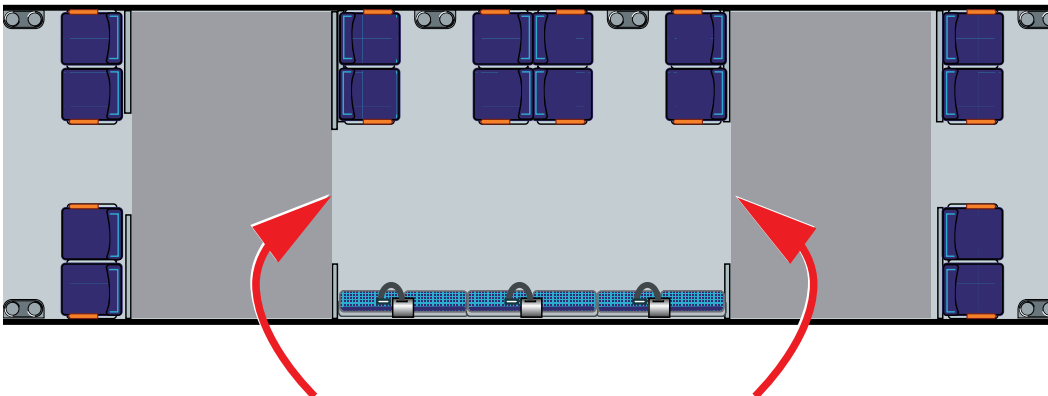
Anbieter	Dachantenne (Mobilfunk)	Modem / Router	Innenantenne (WLAN)	Projektmgmt.	Einbau / Wartung	Betrieb WLAN
						
DB FZI		✓		✓	✓	
R2P				✓	✓	
Telekom				✓		
<u>NetModule</u>		✓				
<u>Antonics</u>	✓					
<u>Huber + Suhner</u>	✓		✓			
Siemens				✓	✓	
<u>Hotspots</u>						✓
<u>IP-Motion</u>		✓		✓	✓	
<u>Jinchang Electron Co.,</u>	✓					
Kathrein	✓					

Tabelle: Leistungsvergleich verschiedener Marktteilnehmer (Quelle: V.RBC 3)

3.5 Fahrradmitnahme

- Der Möglichkeit zur Fahrradmitnahme kommt regional bzw. jahreszeitlich bedingt eine ständig steigende Bedeutung zu. Dem wird z.B. durch bauliche Veränderung von Bestandsfahrzeugen im Rahmen von Redesigns Rechnung getragen.
- Gemäß der Forderung der Fahrradverbände werden zur Befestigung der Fahrräder ausschließlich Ösen und keine Gurte mehr vorgesehen
- Die Fahrradmitnahme ist, zur Verbesserung des Fahrgastflusses, in Blickrichtung zum nächstgelegenen Ausstieg auf der rechten Seite vorzusehen
- Anbringung für Fahrräder an den Klappsitzen dürfen den Sitzkomfort nicht beeinträchtigen
- Der Bereich für die Mitnahme von Fahrrädern ist vom Bereich für Rollstuhlfahrer klar zu trennen
- Auch im Bereich der Fahrradmitnahme sind Gepäckablagen und Haltegriffe in ausreichendem Maße vorzusehen

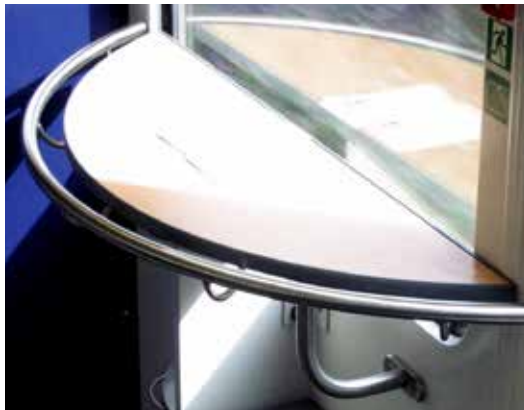


Mehrzweckraum mit zwei Zugängen erleichtert Ein- und Ausstieg

3.6 Serviceeinrichtungen

- Aufgrund seiner modularen Gestaltung bietet die Serviceeinrichtung eine große Flexibilität
- Die Gestaltung muss auf die jeweilige Funktionalität und das Ambiente angepasst werden
- Kein Konstruktionselement und kein Teil einer Befestigungsvorrichtung darf für den Fahrgast sichtbar sein
- Die Serviceeinrichtung lädt zum Aufenthalt ein
- Eingesetzte Tische müssen Schlingerkanten aufweisen, die ein vom Tisch rutschen der Speisen und Getränke verhindert

Beispielsituationen Cateringbereich



3.7 Kinderspielecke

- Die Kinderspielecke dient der ganzen Familie als Raum zur Entfaltung
- Die Kinderspielecke ist freundlich und auffällig gestaltet und schafft ein einladendes Ambiente
- Es wird empfohlen, bei der Ausstattung von Kinderspielecken durch die Auswahl geeigneter Komponenten, den Ensemblecharakter sicherzustellen und die maximale Wirkung zu erzielen
- Der Bezugsstoff mit dem kinderfreundlichen Design und der gesonderten Farbgebung hebt sich auf charmante und aufmerksamkeitsstarke Weise von den üblichen Sitzbereichen ab



Kennzeichnung:

Zur Außenkennzeichnung der Kinderspielecke kann das „Teddy“-Piktogramm in das Informationsfeld an den Fahrzeugzustiegen aufgenommen werden.



Für die Orientierung im Fahrzeuginneren steht ebenfalls das „Teddy“-Piktogramm zur Verfügung, welches nach Möglichkeit in die bereits vorhandene Wegeleitung integriert werden sollte.

3.7 Kinderspielecke



Die Gestaltung der Kinderspielecke wird derzeit überarbeitet.

3.8 Sehbehinderten - Information / Piktogramme

Ein Ausführliches Dokument zur Verwendung der Piktogramme im und am Zug finden Sie im Anhang: „Booklet zur Positionierung von Piktogrammen in Schienenfahrzeugen“

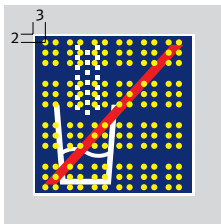
Taktile Kundeninformation für sehbehinderte Fahrgäste:

- 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!

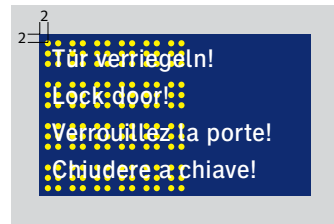
Gestaltungsprinzipien:

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

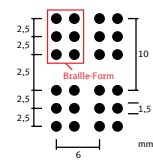
Piktogramm (39,2 x 39,2 mm)



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 rot 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)

3.9 Reservierung

- Die Minimallösung basiert auf der Anbringung von permanenten Texthinweisen (Aufklebern), die die Kunden darauf aufmerksam machen, dass ggf. die Sitzplätze bei Vorlage einer Reservierung freizumachen sind. Dabei sollten die Sitzplätze durchnummeriert sein, um dem Fahrgast mit Reservierung eine „Durchsetzung“ seines Sitzplatzes zu erleichtern



Kennzeichnung:

Reservierungskennzeichnung in den Informationsfeldern neben den Zustiegen an der Fahrzeugaußenseite



Wegeleitung „Reservierung“ im Fahrzeuginneren

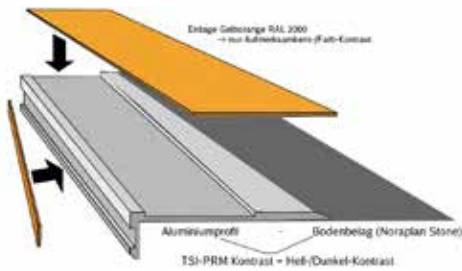


Texthinweis in Verbindung mit Sitzplatznummerierung welche an den Fensterstegen anzubringen sind. Ggf. ist der Texthinweis auch allein zu platzieren, wenn eine Nummerierung der Plätze durch/im Reservierungssystem nicht möglich ist.



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

3.10 Farbkontraste Einstiegsbereich

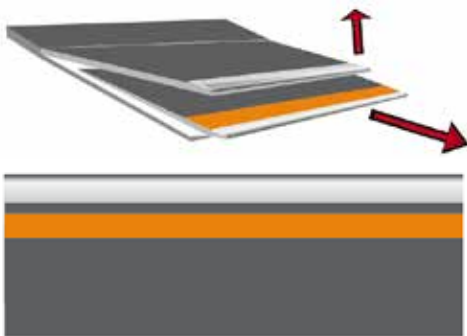


Bauteile

Material und/oder Beschichtung

Unterschied zwischen TSI-PRM Kontrast und Farbmarkierungen

Aluminiumprofil eloxiert vor Fußbodenbelag erfüllt die Anforderungen gem. TSI-PRM in Bezug auf Kontrast. Zusätzlich eingesetzte Streifen in Gelborange RAL 2000 erhöhen den Aufmerksamkeitswert, nicht aber den hell-dunkel Kontrast



Lichtschranken- und Überfahrmarkierung

Kontrast zwischen Bodenbelag und Kante

- Aluminiumprofil natur eloxiert nach DIN EN 17611 E4/EV1
- Aufmerksamkeitsverstärkung durch eingelassene Streifen in Gelborange RAL 2000
- bei Überfahrmarken nur ausgefahren sichtbar

3.11 TSI - PRM

- Die europäische Verordnung zur behindertengerechten Gestaltung von Fahrzeugen des Schienenverkehrs ist in ihrer jeweils gültigen Form anzuwenden.
- Gilt - mit Übergangsfristen - ab 2015 für alle Neufahrzeuge und Redesigns von Bestandsfahrzeugen. Die folgenden Darstellungen geben Hinweise zur praktischen Umsetzung auf der Basis aktueller Erkenntnisse. Die Vortentwicklung der Umsetzung der TSI - PRM wird künftig entsprechend aktualisiert.

Durchlaufschutz an Glaswänden und -türen



Kontraststreifen mit ausreichenden, kontrastierenden Flächen

Auf Türen

- Weiß mit Nachtblau RAL 5022

Auf Wänden

- Quadrate in Ätzdekoroptik

Griffe und Armauflagen an Sitzen



Kontrast zwischen Griffen, Armauflagen und den Bezugsmaterialien

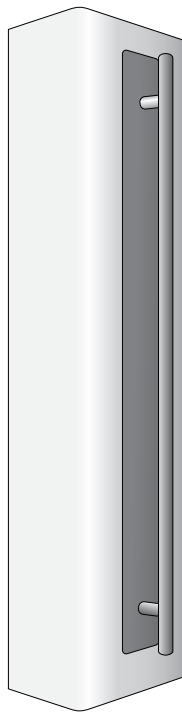
- Weißaluminium RAL 9006 und Buche hell (entspricht annähernd Gelborange RAL 2000) vor Velourblau mit Karomuster, Kunstleder dkl.blau oder Echt-Leder, kronenblau (dkl. blau-grau)

3.11 TSI-PRM

Haltestangen in Fahrgasträumen (auch WC):



Haltestange in Edelstahl
vor jedem Hintergrund
(Vorzugsvariante)

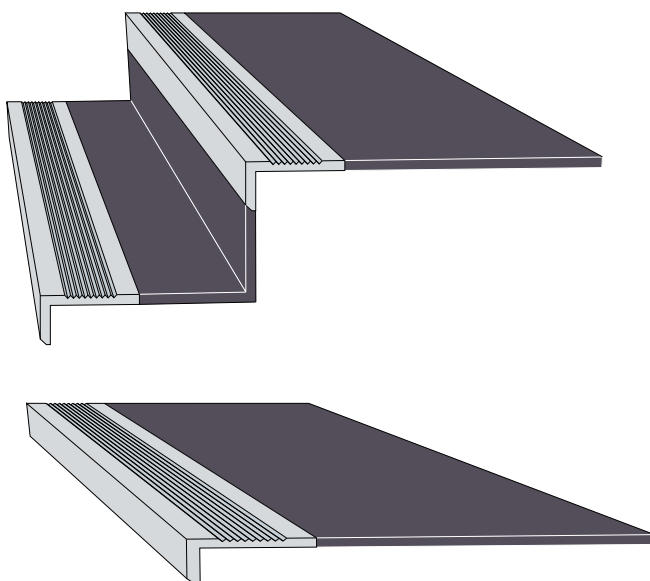


Haltestange in Weißalu
RAL 9006 vor Dunkel-
grau



Haltestange in Graualu-
minium RAL 9007 vor
hellem Hintergrund

Fußbodenleisten, Treppenkanten und Schwellen:



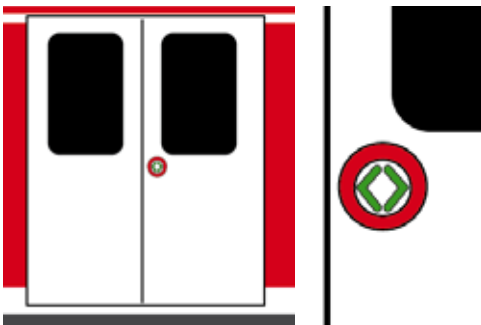

Kontrast zwischen Bodenbelag und
Fußbodenleisten, Schwellen und
Trittkanten

- Aluminiumprofil natur eloxiert
nach DIN EN 17611 E4/EV1

3.11 TSI - PRM

Für Taster gilt grundsätzlich:

- Türtaster "grün"
- Anforderungstaster "blau"
- Notruftaster "rot"
- Der Kontrast zwischen Taster und Tastring ist sicher zu stellen
- Es erfolgt eine optische und akustische Rückmeldung bei der Betätigung der Taster (Akustische Rückmeldung bevorzugt via Warntongebler TSL ESCHA - WM 87)
- Auf den Tastern befindliche Pfeile sind erhaben und somit ertastbar

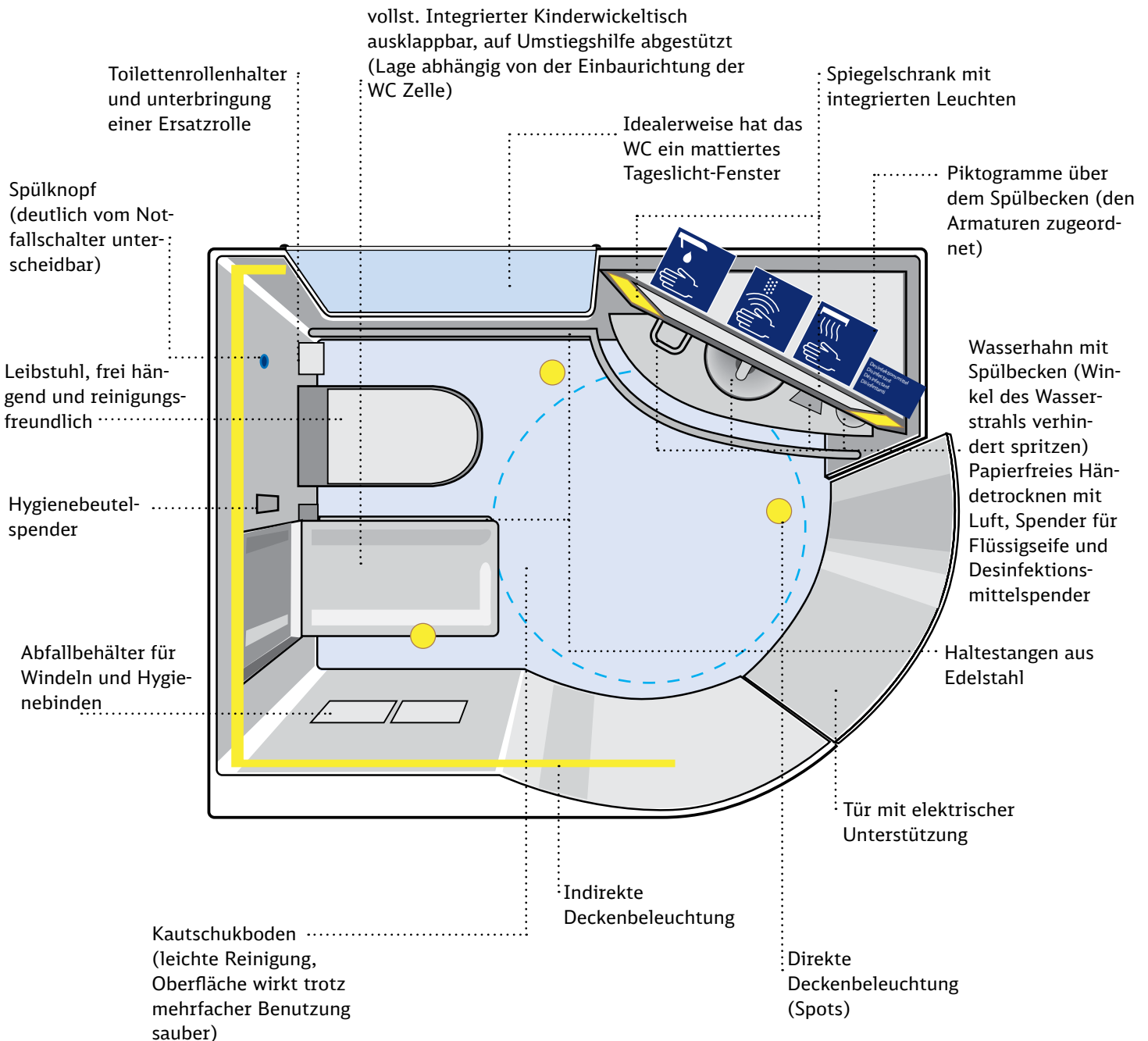
Bauteile	Material und/oder Beschichtung
	<p>Zustiegstüren und Taster außen</p> <p>Kontrast zwischen Außentüren und Wagenkasten</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Lichtgrau RAL 7035 - Verkehrsrot RAL 3020 ■ Kontrast zwischen Türblatt und Taster ■ Verkehrsroter Ring auf lichtgrauem Untergrund
	<p>Zustiegstüren und Taster innen</p> <p>Kontrast zwischen Innentüren und Türportalverkleidung</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Verkehrsrot RAL 3020 - Lichtgrau RAL 7035 ■ Kontrast zwischen Türblatt und Taster ■ Lichtgrauer Ring auf verkehrsrotem Untergrund

Innenausstattung der Fahrzeuge - WC

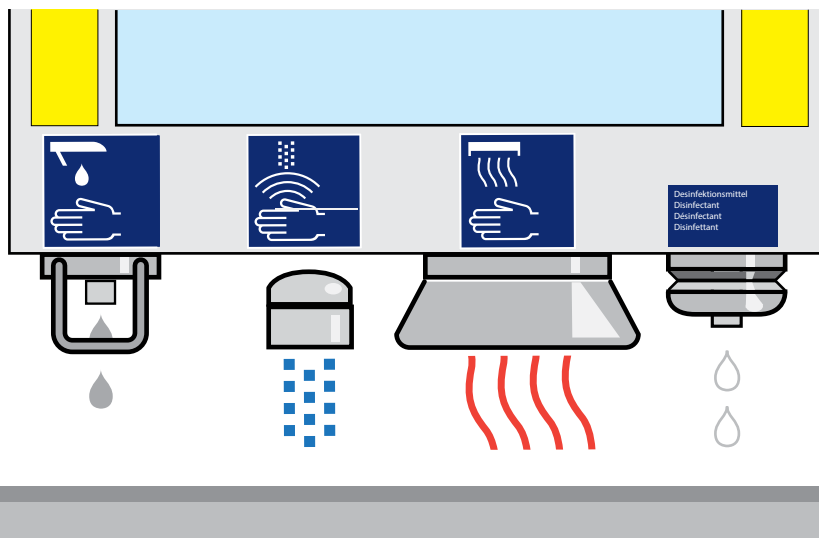


4.1 WC Einrichtung

- Die WCs sollen ein Gefühl von Sauberkeit, Qualität und Einfachheit (Bedienung) vermitteln
- Beschleunigungs-, Verzögerungs- und Querkräfte stellen besondere Anforderungen an die Ausstattung und Benutzung
- Die gewählten Materialien sollen wartungsfreundlich, solide und vandalismusresistent sein



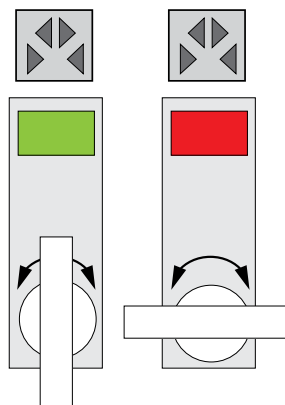
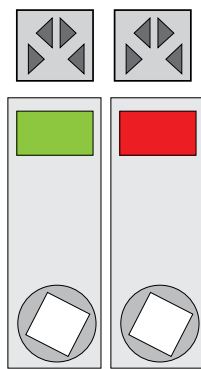
4.1 WC Einrichtung



Waschtischsituation

klar sichtbare und zuordnenbare Piktogramme

Gut sichtbare und formal eindeutige Bedienelemente



Auf - Zu Taster

Frei - Besetztanzeige
(Innen und Außen)

UIC-Vierkant bzw.
Riegel



WC Beklebung

WCs können mit regionalen Motiven beklebt werden. Ein Brandschutzgutachten muss je Baureihe vorliegen.

Innenausstattung der Fahrzeuge - WC

4.2 Materialien und Farben

Nachstehende Hersteller erfüllen Kunden- Design- und technische Anforderungen.
Adäquate Nachstellungen sind möglich, müssen jedoch den Freigabeprozess durchlaufen.

	Material	Bauteil
	Alu-Wellen-HPL '877 millerighe bzw. multirighe' (Fa. ABET) Rillen max. 1330 bzw. 3500 mm 'M 4748' (Fa. Formica) (Standard)	■ Stirnwandbeschichtung, ggf. in Kombination mit Buche-Nach- bildung
	Alu, gebürstet, eloxiert oder Nach- stellung in HPL wie z.B. : 'M 2022' (Fa. Formica) (Standard)	■ Partiiell für Wand- oder Decken- flächen
	Oberflächenbeschichtung RAL 9003 Signalweiß 'K2010 UN' (Fa. Formica) '410 SEI' (Fa. ABET) (Standard)	■ Seitenwände ■ WC-Sitz (Deckel und Brille)
	Kautschukboden (Hartbelag) oder ggf. Design-Nachstellung (Standard)	■ WC-Boden
	Mineralstoff-Oberfläche Corian Dusk (2) (Fa. DuPont) (Standard)	■ Waschtischablage und Waschbe- cken
	Oberflächenbeschichtung 'RAL 9006 Weißaluminium' (Standard)	■ Abfallbehälterklappe ■ Raster für Leuchten und Gepäck- ablagen ■ ggf. weitere Applikationen

4.2 Materialien und Farben

Nachstehende Hersteller erfüllen Kunden- Design- und technische Anforderungen.
Adäquate Nachstellungen sind möglich, müssen jedoch den Freigabeprozess durchlaufen.

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



Außengestaltung der Fahrzeuge

Die Außengestaltung der Fahrzeuge für die DB Regio AG ...

- ... macht durch die markante Farbe die Fahrzeuge erkennbar und unverwechselbar
- ... schafft einen einheitlichen Markenauftritt
- ... bildet seit Jahren ein bewährtes und gut eingeführtes Produkt mit marktgerechten Angeboten ab

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.

Da nach den Ergebnissen der Zuglabore die Fahrgäste bei einer Überfrachtung mit zu vielen Informationen, einzelne Symbole nicht mehr wahrnehmen gilt grundsätzlich das Prinzip „so wenige Piktogramme wie möglich“.



5.1 Informationsfeld Doppelstock bei unterschiedlichen Bereichen zwischen Unter- und Oberstock



5.1 Priorisierung der Piktogramme im Informationsfeld



Position

Die Piktogramme werden von oben links nach unten rechts positioniert. Dabei ist darauf zu achten, dass die Reihenfolge dem Priorisierungsmodell entspricht.

Priorisierungsmodell

- 01 - TSI Piktogramme (Rollstuhlfahrer, ...)
- 02 - Bereiche (Mehrzweck, Reservierung, ...)
- 03 - Verbote & Gebote (Rauchverbot, ...)
- 04 - Informationen (Kameraüberwacht, ...)

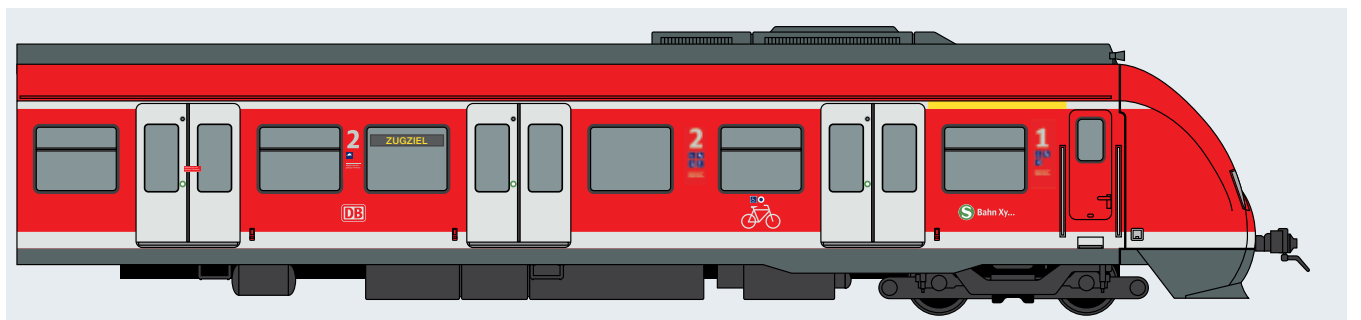


5.1 Informationsfeld

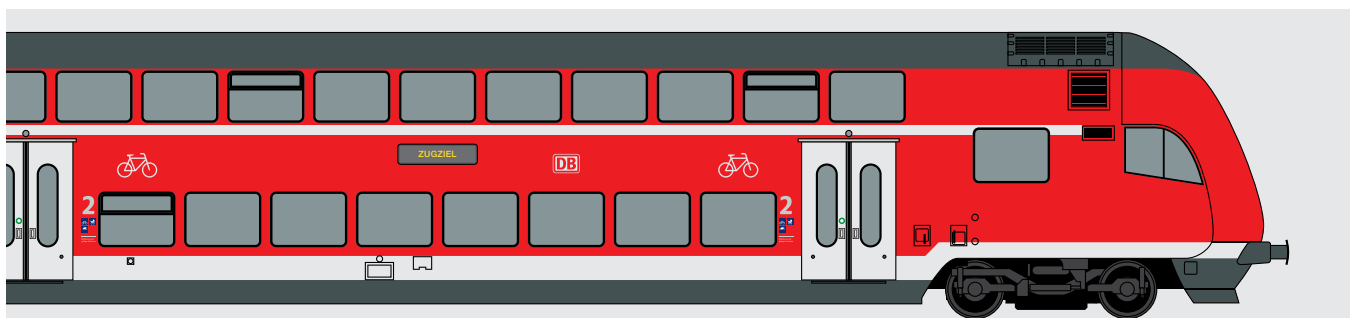
Umsetzungsbeispiel:



ET 429



ET 430



Doppelstock-Steuerwagen

5.2 Gestalterische Anforderungen



ET 422

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 Trittpaltüberbrückungen und Überfahrrampen (wenn außer Funktion)
- integrierte Griffe, Auftritte, Haltestangen und Schlösser
- 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



Doppelstock-Mittelwagen

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.

5.2 Gestalterische Anforderungen



Wagenübergang

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

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.



Drehgestellverkleidung

Drehgestelle/Radsätze etc.

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



Spitzenlicht

Spitzensignal, Zugschlusslicht, Scheinwerfer

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

5.2 Gestalterische Anforderungen



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.

5.3 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. Verkehrs-gelb (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.

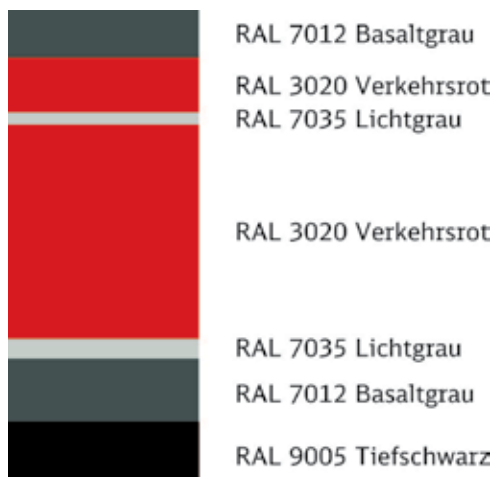
Hinweis: Aufgrund der Vielzahl unterschiedlicher Bauarten und -reihen ist eine allgemeingültige Farb- bzw. Kennzeichnungsvorgabe nicht möglich. Somit ist jede Umsetzung im Einzelfall mit dem CI/CD (GNM 11) abzustimmen.



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 GMN12 (Markenmanagement, Marketingplanung und -controlling).

Beispiel der Farbverteilung am Wagenkasten:









5.3 Allgemeine Farbgebung

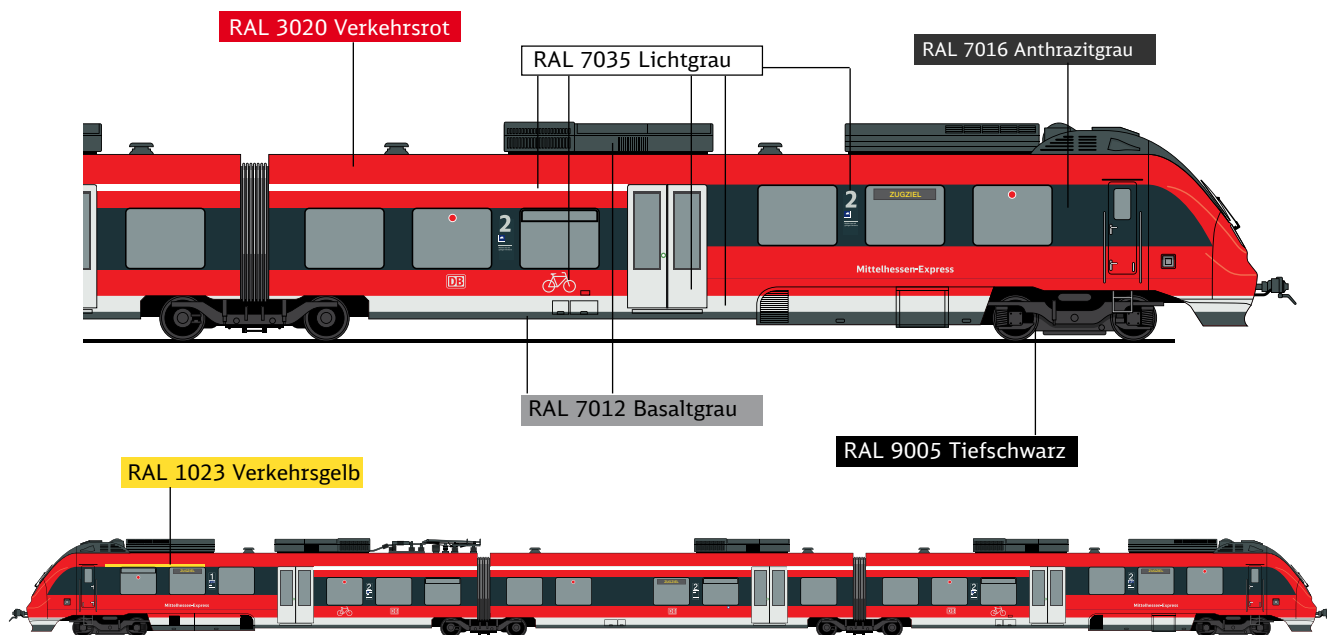
Allgemeines:

Die Kennzeichnung des 1. Klasse-Bereichs erfolgt an entsprechender Stelle und gleicher Breite außen im oberen lichtgrauen Streifen - nicht darüber oder darunter. Die verkehrsrote Wagennummer wird ebenfalls innerhalb dieses lichtgrauen bzw. verkehrsgelben Streifens platziert. Weitere Fahrgastinformationen sind hier z.T. im entsprechenden Kapitel beschrieben und ggf. mit dem CI/CD 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: ET 442

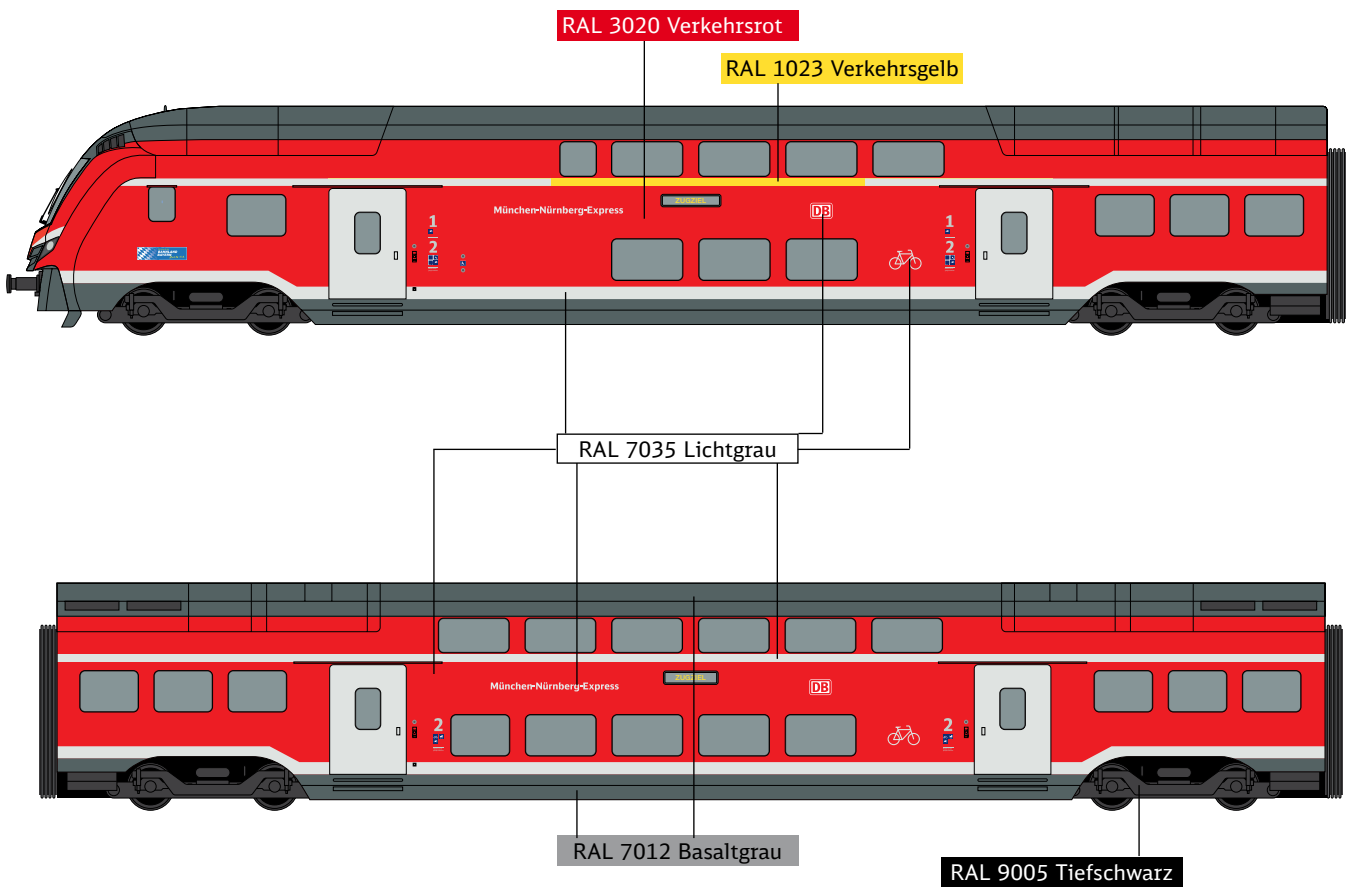
-  RAL 3020 Verkehrsrot
-  RAL 7035 Lichtgrau
-  RAL 7012 Basaltgrau
-  RAL 1023 Verkehrsgelb
-  RAL 9005 Tiefschwarz
-  RAL 7016 Anthrazit (nur für Fensterband)



5.3 Allgemeine Farbgebung







Beispiel: Doppelstockwagen

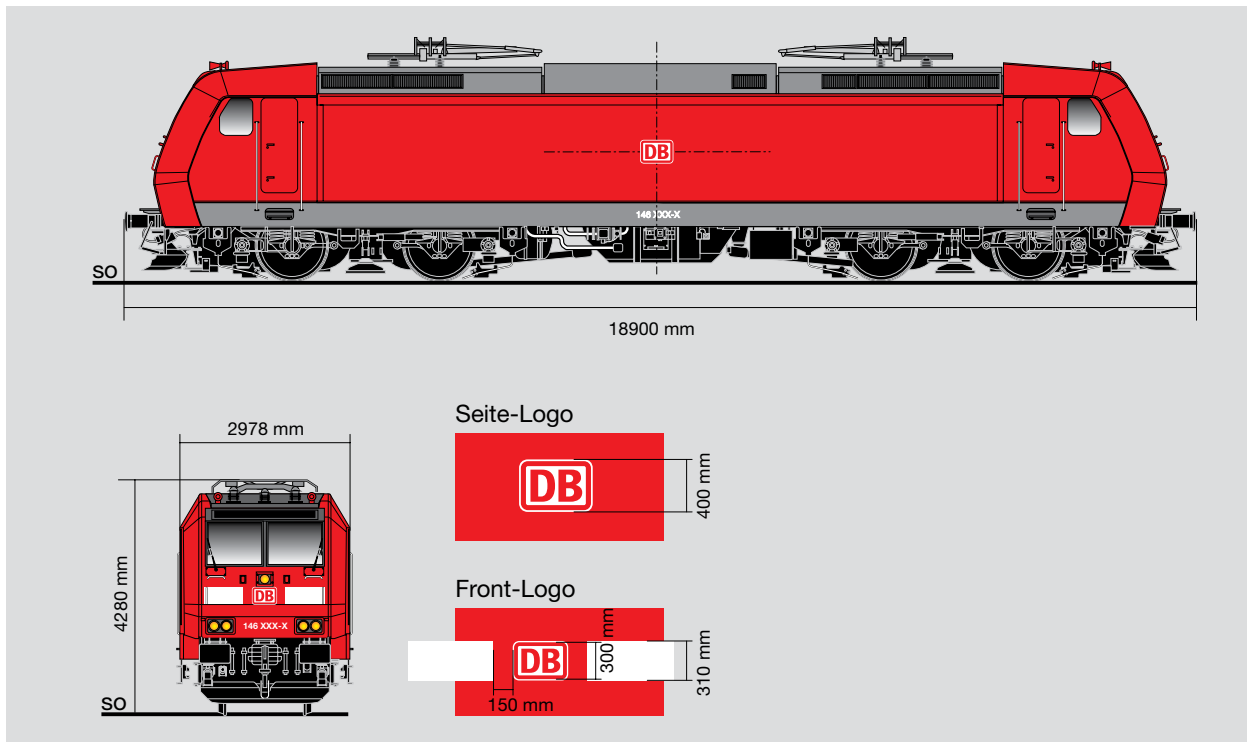
- RAL 3020 Verkehrsrot
- RAL 7035 Lichtgrau
- RAL 7012 Basaltgrau
- RAL 1023 Verkehrsgelb
- RAL 9005 Tiefschwarz
- RAL 7016 Anthrazit (nur für Fensterband)



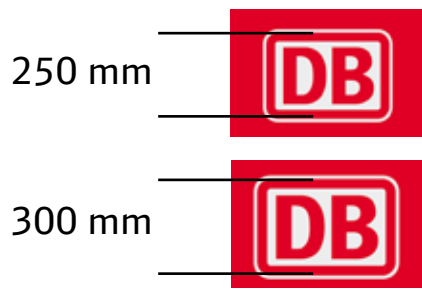
5.3 Allgemeine Farbgebung

Lokomotive
Beispiel: BR 146

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

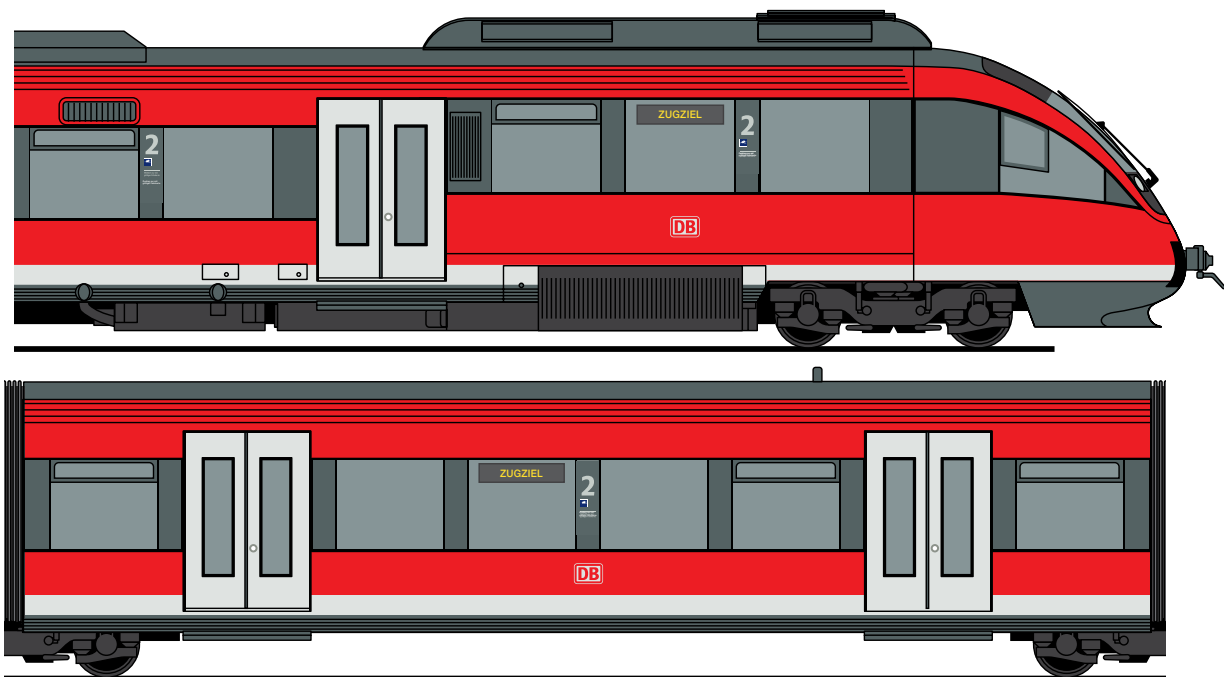


5.4 Kennzeichnung: DB Bildmarke

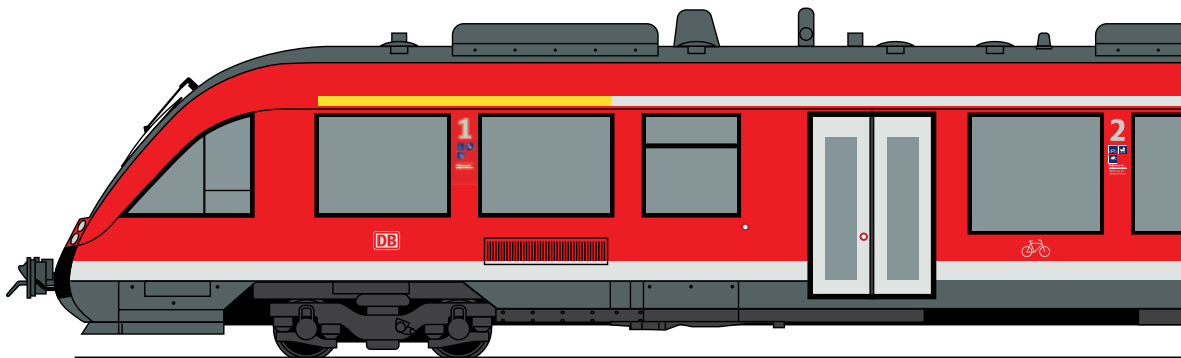


- Regio-Fahrzeuge im Regionalverkehr sind mit der DB Bildmarke auf jedem Wagenkasten und auf jeder Seite ein Mal gekennzeichnet. Größen- und Platzierungsvorgaben sind u.a. bauartabhängig.
- I.d.R. wird auf den einstöckigen Fahrzeugen die Bildmarke mit einer Höhe von 250 mm aufgebracht. Auf Doppelstock- und Fahrzeugen mit genügend roter Fläche unterhalb der Fenster beträgt die Höhe des Logos 300 mm
- Die genaue Positionierung und Größe ist mit GNM 11 abzustimmen.

Beispiel: VT 644



Beispiel: VT 648



5.4 Kennzeichnung: DB Bildmarke + Linienkennzeichnung

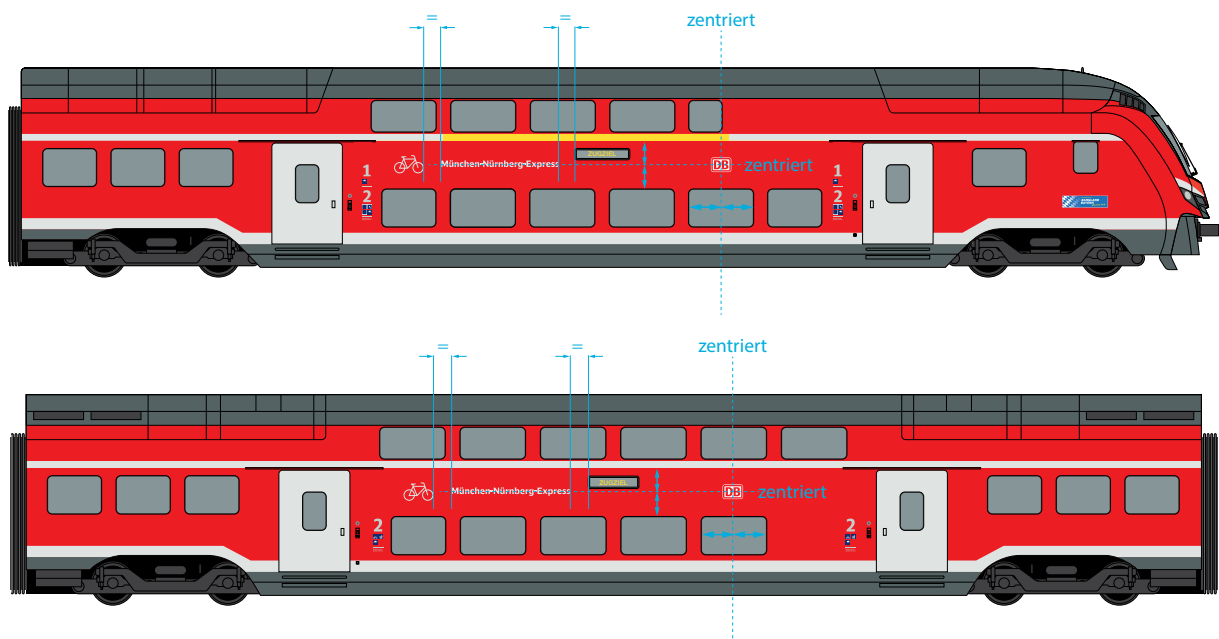
140 mm **Nordsee-Wattenmeer-Express**

160 mm **Nordseeküste-Express**

200 mm **Nordbahn**

- Zur Kennzeichnung mit der DB Bildmarke gibt es die zusätzliche Markierungsmöglichkeit eines Liniennamens. Diese folgt eigener, bauartabhängiger Größen- und Platzierungsvorgaben und ist nicht zu bereits vorhandenen Markierungen zu ergänzen. Inhaltlich haben diese einen besonderen regionalen Bezug. Dies können geografische Orte oder Bereiche aber auch Verbindungen zwischen Städten, Ländern und Regionen sein. Die Namensbildung enthält den Begriff "Bahn" oder "Express", welche in jedem Einzelfall mit den Bereichen GNM und V.RVP abzustimmen sind.
- Größen- und Platzierungsvorgaben sind u.a. bauartabhängig. Die genaue Positionierung ist mit GNM 11 abzustimmen.

Beispiel: Doppelstock-Steuer- und Mittelwagen



5.4 Kennzeichnung: RegioNetz

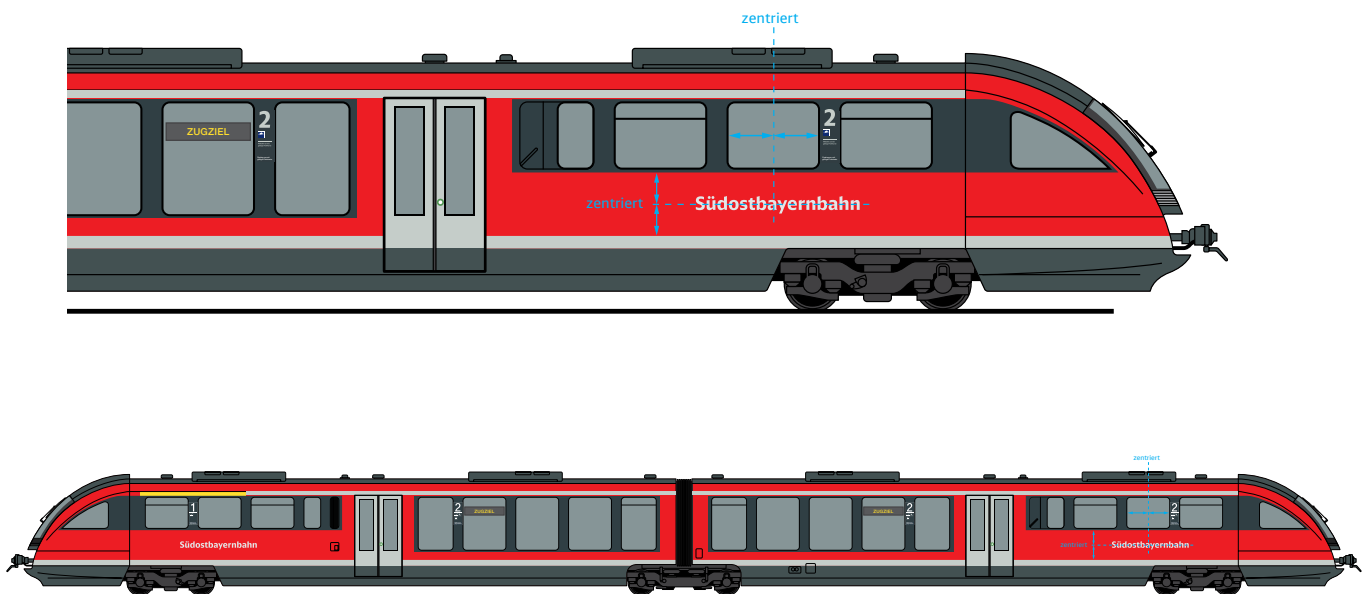


Die Fahrzeuge der RegioNetze, ausgenommen der Oberweißbacher Berg- und Schwarzatalbahn, haben eine gesonderte Kennzeichnung. Sie tragen den Schriftzug einer der folgenden RegioNetz-Namen in der Versalhöhe 256 mm und der Schriftart DB Sans Alternate Bold:

- Erzgebirgsbahn
- Kurhessenbahn
- Westfrankenbahn
- Südostbayernbahn

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

Beispiel: "Südostbayernbahn" am VT 642



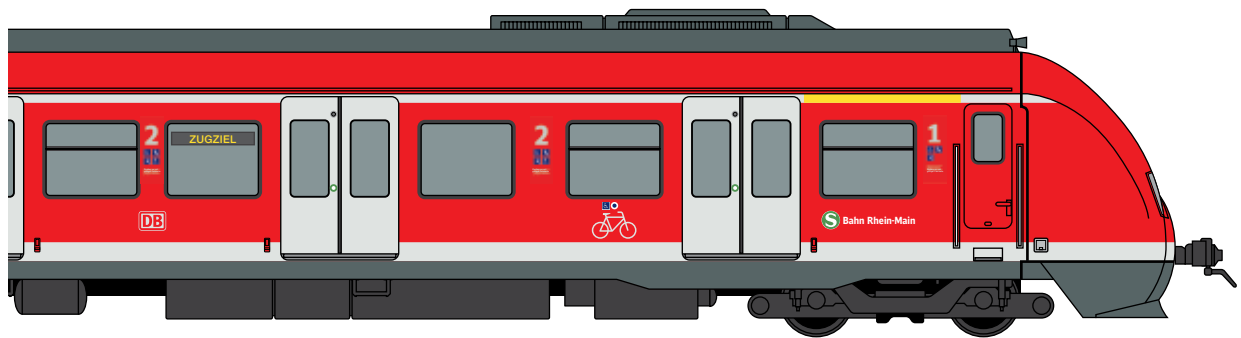
5.4 Kennzeichnung: „S-Bahn“

240 mm

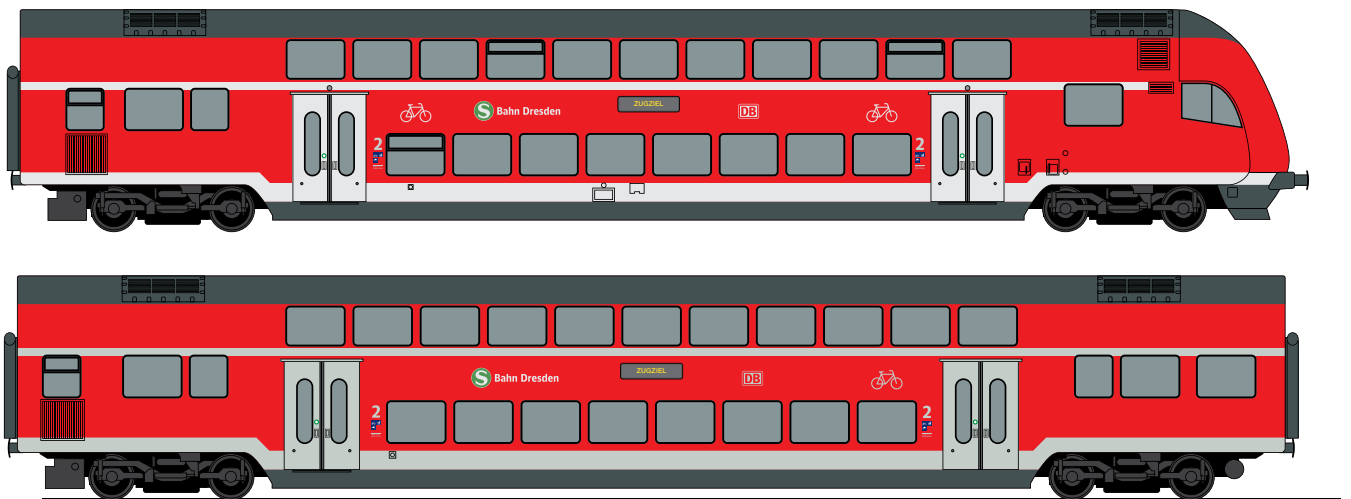


- Die Fahrzeuge der S-Bahnen sind ebenfalls gesondert gekennzeichnet (s. Beispielabbildung). Die Platzierung erfolgt in einer Standardgröße/-höhe mit variabler Länge an jedem Kopfwagen - bei Doppelstock-Wagen etwas größer an jedem Wagen.
- Auch hier ist eine Freigabe durch die Bereiche GNM 11, GNM 12 und V.RVP erforderlich.

Beispiel: ET 430 "S-Bahn Rhein Main"



Beispiel: Doppelstock "S-Bahn Dresden"



414 mm



160 mm

5.4 Kennzeichnung: „Zugtaufen“ (optional)

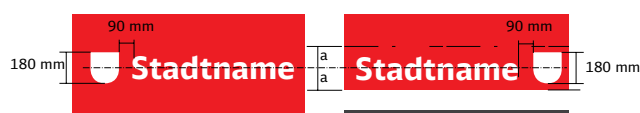
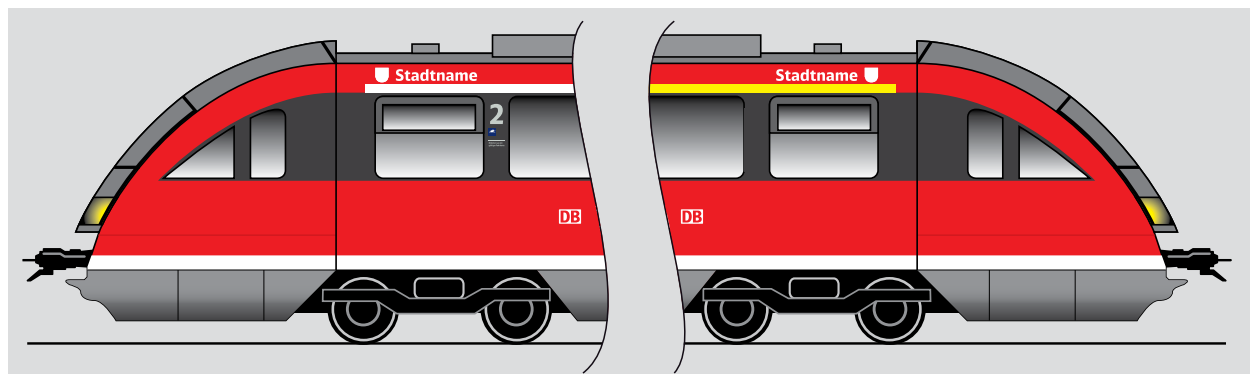


- Für die Inhalte sind ausschließlich Städtenamen oder Landkreise und deren offizielle Wappen zu verwenden. Die Höhe der Kennzeichnung ist einheitlich und variiert lediglich in der Länge. Sie erfolgt ausschließlich an Steuerwagen bzw. Wagenköpfen über dem ersten Seitenfenster. Abhängig von der Bauart 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
Schriftgröße: 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 CI/CD (GMM1) zu beziehen.

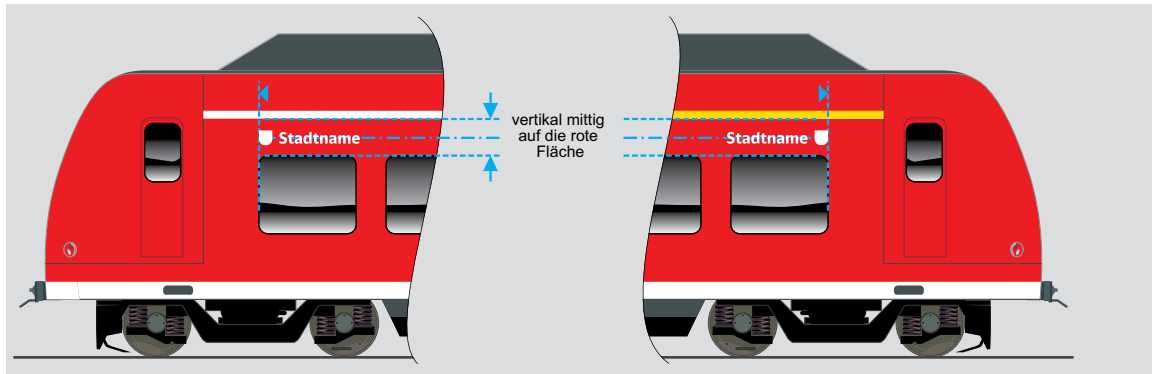
Beispiel: VT 642



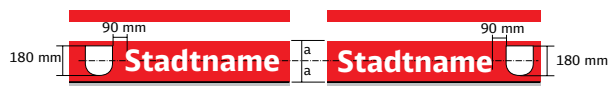
Außengestaltung der Fahrzeuge

5.4 Kennzeichnung: „Zugtaufen“ (optional)

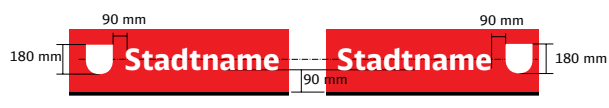
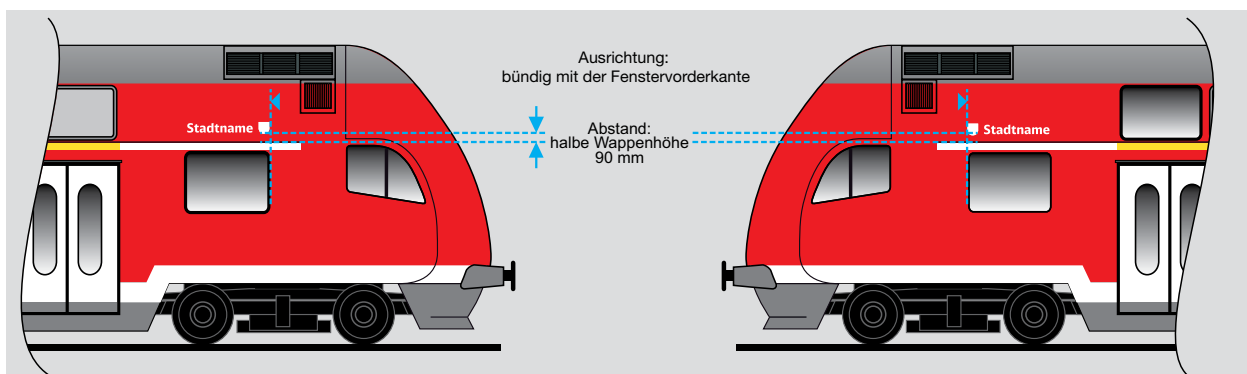
Beispiel: ET 423-426



Beispiel: ET 422



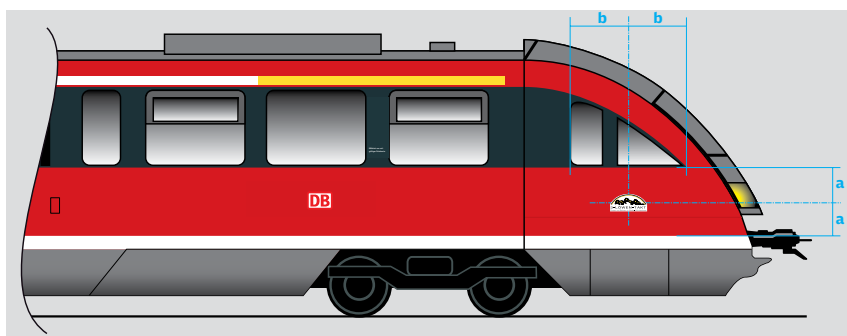
Beispiel: Doppelstockwagen



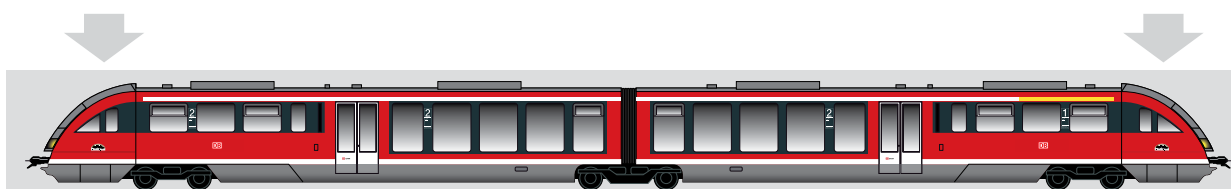
5.4 Kennzeichnung: Bestelleridentität (Wappen, Verbundlogo, Signet)

- 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

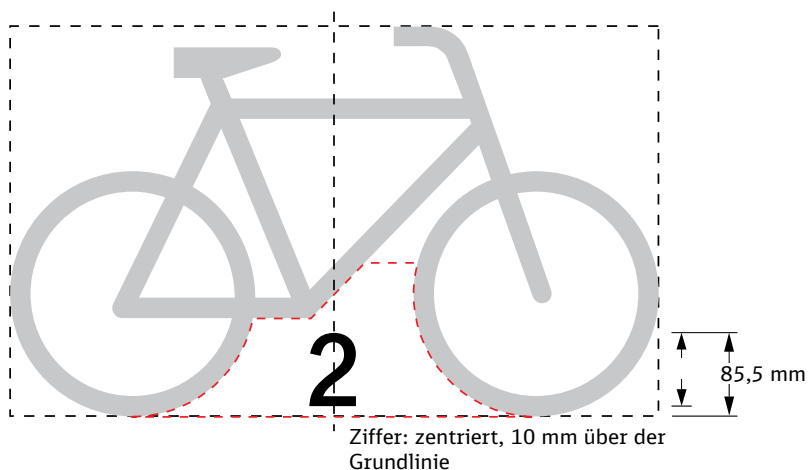


Dimensionierung: maximal auf einer Fläche von 500 x 500 mm
Platzierung (s.o.): jeweils zentrisch unter das Führerraumseitenfenster auf die rote Fläche zwischen Fensterunterkante und Oberkante des lichtgrauen Streifens



5.5 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 Fahrradsymbol auch in 200 mm Höhe eingesetzt werden. Die Platzierung erfolgt in der Nähe des Zustiegs auf der roten Fläche und idealerweise immer unter/über einem Fenster. Bauartbedingte Abweichungen sind im Einzelfall mit dem CI/CD abzustimmen. Die Platzierungen auf Fenstern oder Türen sind nicht zulässig!



5.5 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) mit Passer-Konturen, RAL 7035 Lichtgrau, freistehend

Umsetzungsbeispiel:



n-Wagen



n-Wagen



ET 425



Doppelstock-Steuerwagen

Impressum

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

Deutsche Bahn AG
Markenführung, CD/CI und
Markenprojekte (GNM12)
Karlstraße 6
60329 Frankfurt am Main

Änderungen vorbehalten
Einzelangaben ohne Gewähr
Stand 13.11.2017

www.deutschebahn.com

Anlage 2: S-Bahn Berlin/Brandenburg: Aufzüge und Rampen

lfd Nr.	Bahnhof	behindertengerecht durch Aufzug	Rampe	nicht behindertengerecht	Bemerkungen Erschließung vsl.	Fahrtreppe	Land	Bezirk
1	Adlershof	A				FT	B	Treptow-Köpenick
2	Ahrensfelde		R				B	Marzahn-Hellersdorf
3	Alexanderplatz	A				FT	B	Mitte
4	Alt Reinickendorf	A					B	Reinickendorf
5	Altglienicke	A					B	Treptow-Köpenick
6	Anhalter Bahnhof	A				FT	B	Mitte
7	Attilastraße	A					B	Tempelhof-Schöneberg
8	Babelsberg	A					BB	BB
9	Baumschulenweg	A				FT	B	Treptow-Köpenick
10	Bellevue	A				FT	B	Mitte
11	Bergfelde	A					BB	BB
12	Berlin Hauptbahnhof	A				FT	B	Mitte
13	Bernau	A					BB	BB
14	Bernau-Friedenstal	A					BB	BB
15	Betriebsbahnhof Rummelsburg	A					B	Lichtenberg
16	Betriebsbahnhof Schöneweide	A					B	Treptow-Köpenick
17	Beusselstraße	A					B	Charlottenburg-Wilmersdorf
18	Biesdorf	A	R*				B	Marzahn-Hellersdorf
19	Birkenstein	A					BB	BB
20	Birkenwerder	A					BB	BB
11	Blankenburg	A					B	Pankow
22	Blankenfelde		R				BB	BB
23	Borgsdorf		R				BB	BB
14	Bornholmer Straße	A				FT	B	Pankow
15	Botanischer Garten	A					B	Steglitz-Zehlendorf
16	Brandenburger Tor	A				FT	B	Mitte
27	Buch	A*	R		A zum EG		B	Pankow
28	Buckower Chaussee		R				B	Tempelhof-Schöneberg
19	Bundesplatz	A				FT	B	Charlottenburg-Wilmersdorf
30	Charlottenburg	A				FT	B	Charlottenburg-Wilmersdorf
31	Eichborndamm	A					B	Reinickendorf
32	Eichwalde			nb	vsl. 2020		BB	BB
33	Erkner	A					BB	BB
34	Feuerbachstraße	A					B	Steglitz-Zehlendorf
35	Flughafen Schönefeld		R				BB	BB
36	Frankfurter Allee	A					B	Friedrichshain-Kreuzberg
37	Fredersdorf b. B	A			A Gemeinde		BB	BB
38	Friedenau	A					B	Tempelhof-Schöneberg
39	Friedrichsfelde Ost	A					B	Marzahn-Hellersdorf
40	Friedrichshagen	A					B	Treptow-Köpenick
41	Friedrichstraße	A				FT	B	Mitte
41	Frohnau	A				FT	B	Reinickendorf
43	Gehrenseestraße			nb	vsl. 2020		B	Lichtenberg
44	Gesundbrunnen	A				FT	B	Mitte
45	Greifswalder Straße	A					B	Pankow
46	Griebnitzsee	A					BB	BB
47	Grünau	A					B	Treptow-Köpenick
48	Grünbergallee		R				B	Treptow-Köpenick
49	Grunewald	A					B	Charlottenburg-Wilmersdorf
50	Hackescher Markt	A				FT	B	Mitte
51	Halensee	A					B	Charlottenburg-Wilmersdorf
51	Heerstraße	A					B	Charlottenburg-Wilmersdorf
53	Hegermühle		R				BB	BB
54	Heidelberger Platz	A					B	Charlottenburg-Wilmersdorf
55	Heiligensee	A					B	Reinickendorf
56	Hennigsdorf	A					BB	BB
57	Hermannstraße	A				FT	B	Neukölln
58	Hermisdorf	A				FT	B	Reinickendorf
59	Hirschgarten			nb	vsl. 2024		B	Treptow-Köpenick
60	Hohen Neuendorf	A					BB	BB
61	Hohenschönhausen	A*	R				B	Lichtenberg
61	Hohenzollerndamm	A				FT	B	Charlottenburg-Wilmersdorf
63	Hoppegarten	A			Aufzüge Gemeinde		BB	BB
64	Humboldthain	A					B	Mitte
65	Innsbrucker Platz	A					B	Tempelhof-Schöneberg
66	Jannowitzbrücke	A				FT	B	Mitte
67	Julius-Leber-Brücke	A					B	Tempelhof-Schöneberg
68	Jungfernheide	A				FT	B	Charlottenburg-Wilmersdorf
69	Karl-Bonhoeffer-Nervenklinik			nb	vsl. 2024		B	Reinickendorf
70	Karlshorst	A					B	Lichtenberg
71	Karow	A					B	Pankow
71	Kaulsdorf	A					B	Marzahn-Hellersdorf
73	Köllnische Heide	A					B	Neukölln
74	Königs Wusterhausen	A	R*				BB	BB
75	Köpenick	A					B	Treptow-Köpenick
76	Landsberger Allee	A			Aufzug Senat	FT	B	Pankow
77	Lankwitz		R				B	Steglitz-Zehlendorf
78	Lehnitz		R				BB	BB
79	Lichtenberg	A*	R			FT	B	Lichtenberg
80	Lichtenrade		R				B	Tempelhof-Schöneberg
81	Lichterfelde Ost	A					B	Steglitz-Zehlendorf
81	Lichterfelde Süd	A					B	Steglitz-Zehlendorf
83	Lichterfelde West	A					B	Steglitz-Zehlendorf
84	Mahlow	A	R*				BB	BB
85	Mahlsdorf	A					B	Marzahn-Hellersdorf
86	Marienfelde			nb	vsl. 2024		B	Tempelhof-Schöneberg
87	Marzahn	A					B	Marzahn-Hellersdorf
88	Mehrower Allee		R				B	Marzahn-Hellersdorf
89	Messe Nord / ICC (Witzleben)	A				FT	B	Charlottenburg-Wilmersdorf

lfd Nr.	Bahnhof	behindertengerecht durch Aufzug	Rampe	nicht behindertengerecht	Bemerkungen Erschließung vsl.	Fahrtreppe	Land	Bezirk
90	Messe Süd (Eichkamp)	A					B	Charlottenburg-Wilmersdorf
91	Mexikoplatz	A					B	Steglitz-Zehlendorf
92	Mühlenbeck-Mönchmühle		R				BB	BB
93	Neuenhagen b. Berlin		R				BB	BB
94	Neukölln	A			Aufzug BVG	FT	B	Neukölln
95	Nikolassee	A					B	Steglitz-Zehlendorf
96	Nöldnerplatz			nb	vsl. 2025		B	Lichtenberg
97	Nordbahnhof	A				FT	B	Mitte
98	Oberspree		R				B	Treptow-Köpenick
99	Olympiastadion	A					B	Charlottenburg-Wilmersdorf
100	Oranienburg	A					BB	BB
101	Oranienburger Straße	A					B	Mitte
101	Osdorfer Straße	A					B	Steglitz-Zehlendorf
103	Ostbahnhof	A				FT	B	Friedrichshain-Kreuzberg
104	Ostkreuz	A				FT	B	Friedrichshain-Kreuzberg
105	Pankow	A			Aufzug; Ft BVG	FT	B	Pankow
106	Pankow-Heinersdorf	A					B	Pankow
107	Petershagen Nord		R				BB	BB
108	Pichelsberg	A					B	Charlottenburg-Wilmersdorf
109	Plänterwald	A				FT	B	Treptow-Köpenick
110	Poelchaustraße		R				B	Marzahn-Hellersdorf
111	Potsdam Hauptbahnhof	A				FT	BB	BB
112	Potsdamer Platz	A				FT	B	Friedrichshain-Kreuzberg
113	Prenzlauer Allee	A					B	Pankow
114	Priesterweg	A					B	Tempelhof-Schöneberg
115	Rahnsdorf	A					B	Treptow-Köpenick
116	Raoul-Wallenberg-Straße		R				B	Marzahn-Hellersdorf
117	Rathaus Steglitz	A				FT	B	Steglitz-Zehlendorf
118	Röntgental	A					BB	BB
119	Rummelsburg	A					B	Lichtenberg
120	Savignyplatz	A					B	Charlottenburg-Wilmersdorf
111	Schichauweg	A				FT	B	Tempelhof-Schöneberg
111	Schlachtensee	A					B	Steglitz-Zehlendorf
113	Schöneberg	A				FT	B	Tempelhof-Schöneberg
124	Schönevide	A					B	Treptow-Köpenick
125	Schönfließ			nb	vsl. ./.		BB	BB
116	Schönhauser Allee	A					B	Pankow
117	Schönholz	A					B	Reinickendorf
118	Schulzendorf	A					B	Reinickendorf
119	Sonnenallee	A					B	Neukölln
130	Spandau	A				FT	B	Spandau
131	Spindlersfeld		R				B	Treptow-Köpenick
131	Springfuhl	A	R*				B	Marzahn-Hellersdorf
133	Storkower Straße	A			2 A zur Straße Land Berlin		B	Pankow
134	Strausberg		R				BB	BB
135	Strausberg Nord		R				BB	BB
136	Strausberg Stadt		R				BB	BB
137	Stresow	A					B	Spandau
138	Südende	A					B	Steglitz-Zehlendorf
139	Südkreuz	A				FT	B	Tempelhof-Schöneberg
140	Sundgauer Straße	A					B	Steglitz-Zehlendorf
141	Tegel	A					B	Reinickendorf
141	Teltow Stadt	A					BB	BB
143	Tempelhof	A					B	Tempelhof-Schöneberg
144	Tiergarten	A					B	Mitte
145	Treptower Park	A					B	Treptow-Köpenick
146	Waidmannslust	A					B	Reinickendorf
147	Wannsee	A				FT	B	Charlottenburg-Wilmersdorf
148	Warschauer Straße			nb	2. Hj 2019		B	Friedrichshain-Kreuzberg
149	Wartenberg		R				B	Lichtenberg
150	Wedding	A				FT	B	Mitte
151	Westend	A				FT	B	Charlottenburg-Wilmersdorf
151	Westhafen	A					B	Charlottenburg-Wilmersdorf
153	Westkreuz	A				FT	B	Charlottenburg-Wilmersdorf
154	Wildau	A					BB	BB
155	Wilhelmshagen			nb	vsl. 2020		B	Treptow-Köpenick
156	Wilhelmsruh	A					B	Reinickendorf
157	Wittenau	A				FT	B	Reinickendorf
158	Wollankstraße	A					B	Pankow
159	Wuhlheide	A					B	Treptow-Köpenick
160	Wuhletal		R				B	Marzahn-Hellersdorf
161	Yorckstraße			nb	vsl. 2040		B	Tempelhof-Schöneberg
162	Yorckstraße(Großgörschenstraße)	A					B	Tempelhof-Schöneberg
163	Zehlendorf	A					B	Steglitz-Zehlendorf
164	Zepernick	A					BB	BB
165	Zeuthen		R				BB	BB
166	Zoologischer Garten	A				FT	B	Charlottenburg-Wilmersdorf
	Summe	129	27	10	166	41	132 34	

Anzahl der Bahnhöfe: 166
davon weitgehend barrierefrei: 156
dav. nicht barrierefrei: 10
Ausstattung in % 93,98

Land: B Berlin
BB Brandenburg

Legende: A Aufzug

lfd Nr.	Bahnhof	behindertengerecht durch		nicht behin- dertengerecht	Bemerkungen Erschließung vsl.	Fahrtreppe	Land	Bezirk
		Aufzug	Rampe					
		R	Rampe					
		nb	nicht behindertengerecht					
		*	vorhandene Anlage wird jedoch nicht gewertet					
			Mischbahnhof					

Anlage 3: Barrierefreier Umbau von Stationen

Übersicht der Vorhaben für barrierefreien Ausbau von 1020 Bahnsteigen in 681 Stationen:

Bahnsteige der DB Station&Service AG, an denen mittelfristig bis Ende 2024 der stufenfreie Bahnsteigzugang, die modernen Standardhöhen (55 cm / 76 cm/ 96 cm ü. SO) und die Umsetzung der Kriterien der „weitreichenden Barrierefreiheit“ vorgesehen ist. Auf Grund neuer Priorisierungen können sich Projekte verschieben und/oder ersetzt werden.

Datenstand: Bestand ISK 11/2018; Planung 10/2019)

Regionalbereich Süd

Bayern

Abensberg, 1 Bahnsteig
Alte Veste, 1 Bahnsteig
Ansbach, 3 Bahnsteige
Aufhausen (b Erding), 1 Bahnsteig
Bad Aibling, 1 Bahnsteig
Bad Reichenhall, 1 Bahnsteig
Bad Windsheim, 2 Bahnsteige
Bäumenheim, 2 Bahnsteige
Bayerisch Gmain, 1 Bahnsteig
Bayrischzell, 1 Bahnsteig
Bischofswiesen, 2 Bahnsteige
Bodenwöhr Nord, 2 Bahnsteige
Brannenburg, 1 Bahnsteig
Bruckmühl, 1 Bahnsteig
Burgsinn, 1 Bahnsteig
Creidlitz, 2 Bahnsteige
Deining (Oberpf), 2 Bahnsteige
Dettingen (Main), 1 Bahnsteig
Deuerling, 2 Bahnsteige
Dillingen (Donau), 2 Bahnsteige
Donauwörth, 4 Bahnsteige
Ebelsbach-Eltmann, 1 Bahnsteig
Ebenhausen (Unterfr), 1 Bahnsteig
Ebermergen, 1 Bahnsteig
Enzisweiler, 2 Bahnsteige
Freihalden, 2 Bahnsteige
Freilassing, 4 Bahnsteige
Fürth-Unterrarnbach, 1 Bahnsteig
Gablingen, 2 Bahnsteige
Gaimersheim, 1 Bahnsteig
Gersthofen, 2 Bahnsteige
Gräfendorf, 2 Bahnsteige
Gundelsdorf, 2 Bahnsteige
Harburg (Schwab), 2 Bahnsteige
Haßfurt, 3 Bahnsteige
Heimstetten, 2 Bahnsteige
Höchstädt (Donau), 1 Bahnsteig
Hohenpeißenberg, 1 Bahnsteig
Hoppingen, 1 Bahnsteig
Hösbach, 1 Bahnsteig
Kahl (Main), 2 Bahnsteige
Kaufering, 3 Bahnsteige
Kiefersfelden, 1 Bahnsteig
Klosterlechfeld, 1 Bahnsteig
Kolbermoor, 2 Bahnsteige
Langenprozelten, 1 Bahnsteig
Langlau, 1 Bahnsteig
Langweid (Lech), 2 Bahnsteige
Laufach, 1 Bahnsteig
Lenggries, 1 Bahnsteig
Lindau-Aeschach, 1 Bahnsteig
Ludwigsstadt, 1 Bahnsteig
Markt Schwaben, 2 Bahnsteige
Marktoberdorf, 3 Bahnsteige
Marktoberdorf Schule, 1 Bahnsteig

Marktredwitz, 2 Bahnsteige
Marktschorgast, 2 Bahnsteige
Moosburg, 2 Bahnsteige
Möttingen, 2 Bahnsteige
Muhr am See, 2 Bahnsteige
München St Martin Straße, 1 Bahnsteig
München-Laim Pbf, 1 Bahnsteig
Naila, 1 Bahnsteig
Neuenmarkt-Wirsberg, 2 Bahnsteige
Neusäß, 2 Bahnsteige
Nonnenhorn, 2 Bahnsteige
Nördlingen, 2 Bahnsteige
Oberhaid, 3 Bahnsteige
Oberstaufer, 1 Bahnsteig
Peißenberg, 2 Bahnsteige
Peiting Nord, 2 Bahnsteige
Peiting Ost, 2 Bahnsteige
Pfaffenhofen (Ilm), 1 Bahnsteig
Pfronten-Steinach, 2 Bahnsteige
Pleinfeld, 3 Bahnsteige
Poing, 2 Bahnsteige
Puchheim, 2 Bahnsteige
Rödental Mitte, 1 Bahnsteig
Rothenburg ob der Tauber, 2 Bahnsteige
Rottendorf, 3 Bahnsteige
Schnabelwaid, 1 Bahnsteig
Schongau, 3 Bahnsteige
Schwarzenfeld (Oberpf), 2 Bahnsteige
Senden, 3 Bahnsteige
Spiegelau, 2 Bahnsteige
St. Mang, 2 Bahnsteige
Sulzberg, 1 Bahnsteig
Sünching, 1 Bahnsteig
Tauberfeld, 2 Bahnsteige
Thüngersheim, 2 Bahnsteige
Waigolshausen, 2 Bahnsteige
Warngau, 1 Bahnsteig
Wernberg, 2 Bahnsteige
Weßling (Oberbay), 1 Bahnsteig
Westendorf, 2 Bahnsteige
Wiesthal, 1 Bahnsteig
Wörnitzstein, 2 Bahnsteige
Würzburg Hbf, 1 Bahnsteig

Regionalbereich Südwest

Baden Württemberg

Auggen, 2 Bahnsteige
Bachheim, 1 Bahnsteig
Backnang, 1 Bahnsteig
Bad Schönborn Kronau, 2 Bahnsteige
Bad Schönborn Süd, 2 Bahnsteige
Beimerstetten, 2 Bahnsteige
Bergenweiler, 1 Bahnsteig
Bietigheim (Baden), 2 Bahnsteige
Blaubeuren, 2 Bahnsteige
Böhringen-Rickelshausen, 2 Bahnsteige
Bopfingen, 2 Bahnsteige
Brucken, 1 Bahnsteig
Dettingen (Teck), 1 Bahnsteig
Döggingen, 2 Bahnsteige
Donaueschingen, 3 Bahnsteige
Eckartshausen-Ilshofen, 2 Bahnsteige
Engen, 2 Bahnsteige
Ergenzingen, 2 Bahnsteige
Freiburg West, 1 Bahnsteig
Freiburg-Klinikum, 1 Bahnsteig
Friedrichshafen Stadt, 3 Bahnsteige
Gäufelden, 1 Bahnsteig
Geislingen West, 2 Bahnsteige
Gerlachsheim, 2 Bahnsteige
Goldshöfe, 1 Bahnsteig
Gottenheim, 2 Bahnsteige
Grünsfeld, 2 Bahnsteige
Haltingen, 2 Bahnsteige
Heidelberg-Kirchheim/
Rohrbach, 2 Bahnsteige
Heidenheim, 2 Bahnsteige
Herbolzheim (Jagst), 2 Bahnsteige
Karlsruhe Hbf, 4 Bahnsteige
Kirchheim (Teck) Süd, 1 Bahnsteig
Konstanz, 2 Bahnsteige
Konstanz-Petershausen, 1 Bahnsteig
Löffingen, 2 Bahnsteige
Mannheim Hbf, 1 Bahnsteig
Mannheim-Käfertal, 2 Bahnsteige
Mannheim-Neckarau, 2 Bahnsteige
Roigheim, 2 Bahnsteige
Rommelshausen, 2 Bahnsteige
Rötenbach (Baden), 1 Bahnsteig
Rot-Malsch, 2 Bahnsteige
Schmiechen, 1 Bahnsteig
Schorndorf, 2 Bahnsteige
Schwäbisch Hall-Hessental, 2 Bahnsteige
Siglingen, 2 Bahnsteige
St. Ilgen/Sandhausen, 2 Bahnsteige
Stuttgart-Feuerbach, 2 Bahnsteige
Sulzbach (Murr), 1 Bahnsteig
Trochtelfingen (b Bopfingen), 1 Bahnsteig
Überlingen-Therme, 1 Bahnsteig
Ubstadt-Weiher, 2 Bahnsteige
Unadingen, 1 Bahnsteig
Unterlenningen, 1 Bahnsteig
Villingen (Schwarzw), 2 Bahnsteige
Waghäusel, 2 Bahnsteige
Waldkirch, 1 Bahnsteig
Wangen (Allgäu), 2 Bahnsteige
Welschingen-Neuhausen, 2 Bahnsteige
Wiesental, 1 Bahnsteig
Wittighausen, 2 Bahnsteige
Zimmern, 2 Bahnsteige
Mannheim-Waldhof, 1 Bahnsteig
Mengen, 2 Bahnsteige
Möckmühl, 3 Bahnsteige
Mühlacker, 1 Bahnsteig
Neudenau, 2 Bahnsteige
Neustadt (Schwarzw), 2 Bahnsteige
Niefern, 2 Bahnsteige
Oberlenningen, 1 Bahnsteig
Oppenweiler (Württ), 1 Bahnsteig
Owen (Teck), 1 Bahnsteig
Pforzheim Hbf, 4 Bahnsteige
Radolfzell, 4 Bahnsteige
Rammingen, 1 Bahnsteig
Rastatt, 2 Bahnsteige
Reutlingen Hbf, 1 Bahnsteig
Reutlingen-Betzingen, 1 Bahnsteig

Regionalbereich Südost

Sachsen-Anhalt

Arensdorf (b Köthen), 1 Bahnsteig
Braunsbedra, 1 Bahnsteig
Dessau Hbf, 3 Bahnsteige
Dodendorf, 1 Bahnsteig
Dreileben-Drackenstein, 2 Bahnsteige
Eilsleben (b Magdeburg), 2 Bahnsteige
Elsnigk (Anh), 2 Bahnsteige
Frenz, 1 Bahnsteig
Gardelegen, 1 Bahnsteig
Güterglück, 2 Bahnsteige
Halberstadt-Spiegelsberge, 1 Bahnsteig
Halle (Saale) Hbf, 1 Bahnsteig
Hämerten, 1 Bahnsteig
Hohenwulsch, 2 Bahnsteige
Jeßnitz (Anh), 2 Bahnsteige
Kötzschau, 1 Bahnsteig
Langenweddingen, 1 Bahnsteig
Magdeburg-Sudenburg, 1 Bahnsteig
Marienborn, 2 Bahnsteige
Meitzendorf, 1 Bahnsteig
Nebra, 1 Bahnsteig
Niederndodeleben, 2 Bahnsteige
Ochtmersleben, 2 Bahnsteige
Osterweddingen, 1 Bahnsteig
Ovelgünne, 1 Bahnsteig
Quedlinburg, 1 Bahnsteig
Schönebeck (Elbe), 2 Bahnsteige
Stendal, 2 Bahnsteige
Stendal-Stadtsee, 1 Bahnsteig
Teutschenthal Ost, 1 Bahnsteig
Vahldorf, 1 Bahnsteig
Wefensleben, 2 Bahnsteige
Wellen (b Magdeburg), 2 Bahnsteige

Sachsen

Adorf (Vogtl), 2 Bahnsteige
Beilrode, 2 Bahnsteige
Bischheim-Gersdorf, 1 Bahnsteig
Borna (b Leipzig), 2 Bahnsteige
Chemnitz Mitte, 1 Bahnsteig
Chemnitz Süd, 1 Bahnsteig
Coswig (Bz Dresden), 1 Bahnsteig
Dresden Hbf, 1 Bahnsteig
Dresden Industriegelände, 1 Bahnsteig
Dresden-Plauen, 1 Bahnsteig
Eilenburg, 2 Bahnsteige
Falkenau (Sachs) Süd, 2 Bahnsteige
Frankenstein (Sachs), 2 Bahnsteige
Glaubitz (b Riesa), 2 Bahnsteige
Gröditz (b Riesa), 1 Bahnsteig
Großenhain Cottb Bf, 2 Bahnsteige
Großpösna, 1 Bahnsteig
Großschönau (Sachs), 1 Bahnsteig
Hagenwerder, 2 Bahnsteige
Kühren, 2 Bahnsteige
Lauta (Niederlausitz), 2 Bahnsteige
Leipzig Anger-Crottendorf, 2 Bahnsteige
Leipzig Miltitz, 2 Bahnsteige
Leipzig-Rückmarsdorf, 2 Bahnsteige
Leipzig-Thekla, 1 Bahnsteig
Lichtenstein (Sachs), 1 Bahnsteig
Nünchritz, 2 Bahnsteige
Oberschlottwitz, 1 Bahnsteig
Obervogelgesang (Kr Pirna), 2 Bahnsteige
Pegau, 2 Bahnsteige
Schirgiswalde-Kirschau, 1 Bahnsteig
Schmilka-Hirschmühle, 2 Bahnsteige
Torgau, 1 Bahnsteig
Weixdorf Bad, 1 Bahnsteig

Thüringen

Artern, 1 Bahnsteig
Berga (Elster), 2 Bahnsteige
Blankenstein (Saale), 2 Bahnsteige
Ellrich, 2 Bahnsteige
Ilmenau, 1 Bahnsteig
Jena-Göschwitz, 2 Bahnsteige
Schmalkalden Fachhochschule, 1 Bahnsteig
Sondershausen, 1 Bahnsteig
Waltershausen-Schnepfenthal, 1 Bahnsteig
Wasungen, 1 Bahnsteig
Wernshausen, 2 Bahnsteige
Werther, 2 Bahnsteige

Regionalbereich Mitte

Hessen

Anzefahr, 2 Bahnsteige
Auringen-Medenbach, 1 Bahnsteig
Bad Soden-Salmünster, 2 Bahnsteige
Bickenbach (Bergstr), 2 Bahnsteige
Biebesheim, 2 Bahnsteige
Borken (Hess), 2 Bahnsteige
Bruchköbel, 2 Bahnsteige
Bürgeln, 2 Bahnsteige
Bürstadt, 2 Bahnsteige
Bürstadt (Ried), 2 Bahnsteige
Darmstadt Nord, 2 Bahnsteige
Darmstadt Süd, 1 Bahnsteig
Darmstadt-Eberstadt, 2 Bahnsteige
Darmstadt-Kranichstein, 2 Bahnsteige
Dutenhofen (Kr Wetzlar), 1 Bahnsteig
Eddersheim, 2 Bahnsteige
Eltville, 2 Bahnsteige
Frankfurt (Main) Hbf, 1 Bahnsteig
Frankfurt-Griesheim, 2 Bahnsteige
Frankfurt-Höchst, 1 Bahnsteig
Friedberg (Hess), 4 Bahnsteige
Friedrichsdorf (Taunus), 2 Bahnsteige
Gernsheim, 2 Bahnsteige
Groß Gerau, 2 Bahnsteige
Großen Buseck, 2 Bahnsteige
Grünberg (Oberhess), 2 Bahnsteige
Hadamar, 2 Bahnsteige
Hanau Hbf, 2 Bahnsteige
Herborn (Dillkr), 2 Bahnsteige
Hergershausen, 2 Bahnsteige
Hofgeismar, 1 Bahnsteig
Idstein (Taunus), 1 Bahnsteig
Kirchhain (Bz Kassel), 2 Bahnsteige
Lampertheim, 2 Bahnsteige
Lang Göns, 2 Bahnsteige
Lindenholzhausen, 2 Bahnsteige
Lollar, 2 Bahnsteige
Messel, 2 Bahnsteige
Niedernhausen (Taunus), 1 Bahnsteig
Niederwalgern, 2 Bahnsteige
Oestrich-Winkel, 2 Bahnsteige
Rotenburg an der Fulda-Lispenshausen, 2 Bahnsteige
Schlüchtern, 2 Bahnsteige
Solms, 1 Bahnsteig
Sterbfritz, 2 Bahnsteige
Stockstadt (Rhein), 2 Bahnsteige
Treysa, 1 Bahnsteig
Wiesbaden-Erbenheim, 1 Bahnsteig
Wiesbaden-Igstadt, 2 Bahnsteige

Saarland

Auersmacher, 2 Bahnsteige
Bierbach, 1 Bahnsteig
Blieskastel-Lautzkirchen, 1 Bahnsteig
Bübingen, 2 Bahnsteige
Dirmingen, 1 Bahnsteig
Ensdorf (Saar), 1 Bahnsteig
Eppelborn, 1 Bahnsteig
Güdingen, 1 Bahnsteig
Hanweiler-Bad Rilchingen, 1 Bahnsteig
Jägersfreude, 1 Bahnsteig
Ottweiler (Saar), 2 Bahnsteige
Perl, 1 Bahnsteig
Rentrisch, 1 Bahnsteig
Saarbrücken Ost, 1 Bahnsteig
Schiffweiler, 1 Bahnsteig
Sulzbach (Saar), 1 Bahnsteig

Rheinland-Pfalz

Ahrweiler Markt, 2 Bahnsteig
Altenahr, 1 Bahnsteig
Alzey, 1 Bahnsteig
Annweiler am Trifels, 1 Bahnsteig
Bad Breisig, 2 Bahnsteige
Bad Hönningen, 2 Bahnsteige
Betzdorf (Sieg), 1 Bahnsteig
Bingen (Rhein) Stadt, 2 Bahnsteige
Boppard Hbf, 2 Bahnsteige
Boppard-Bad Salzig, 2 Bahnsteige
Brachbach, 1 Bahnsteig
Budenheim, 2 Bahnsteige
Dernau, 1 Bahnsteig
Dernbach (Westerw),
1 Bahnsteig
Diez, 1 Bahnsteig
Gerolstein, 2 Bahnsteige
Heidesheim (Rheinhess), 2 Bahnsteige
Hirschhorn (Pfalz), 1 Bahnsteig
Hochstetten (Nahe), 2 Bahnsteige
Kamp-Bornhofen, 2 Bahnsteige
Kanzem, 2 Bahnsteige
Karthaus, 3 Bahnsteige

Kaub, 1 Bahnsteig
Kirchheim (Weinstr), 1 Bahnsteig
Knöringen-Essingen, 2 Bahnsteige
Landau (Pfalz) West, 1 Bahnsteig
Langenlonsheim, 2 Bahnsteige
Linz (Rhein), 2 Bahnsteige
Mainz-Mombach, 1 Bahnsteig
Mendig, 2 Bahnsteige
Norheim, 1 Bahnsteig
Oberlahnstein, 2 Bahnsteige
Oberwinter, 2 Bahnsteige
Pfalzel, 1 Bahnsteig
Rech, 1 Bahnsteig
Reckweilerhof, 1 Bahnsteig
Remagen, 2 Bahnsteige
Rolandseck, 2 Bahnsteige
Schweich DB, 1 Bahnsteig
Siershahn, 2 Bahnsteige
Sinzig (Rhein), 2 Bahnsteige
Steinwenden, 1 Bahnsteig
Thür, 1 Bahnsteig
Unkel, 2 Bahnsteige
Winningen (Mosel), 1 Bahnsteig

Regionalbereich Nord

Hamburg

Alte Wöhr, 1 Bahnsteig
Bahrenfeld, 1 Bahnsteig
Blankenese, 2 Bahnsteige
Hamburg Hbf, 4 Bahnsteige
Hamburg-Altona, 1 Bahnsteig
Hamburg-Bergedorf, 2 Bahnsteige
Hamburg-Harburg, 1 Bahnsteig
Harburg Rathaus, 2 Bahnsteige
Heimfeld, 1 Bahnsteig
Holstenstraße, 1 Bahnsteig

Iserbrook, 1 Bahnsteig
Jungfernstieg, 1 Bahnsteig
Klein Flottbek, 1 Bahnsteig
Königstraße, 1 Bahnsteig
Kornweg (Klein Borstel), 1 Bahnsteig
Landungsbrücken, 1 Bahnsteig
Langenfelde, 1 Bahnsteig
Reeperbahn, 1 Bahnsteig
Rothenburgsort, 1 Bahnsteig
Sternschanze, 1 Bahnsteig
Wellingsbüttel, 1 Bahnsteig

Schleswig-Holstein

Ascheberg (Holst), 1 Bahnsteig
Bad Malente-Gremsmühlen, 1 Bahnsteig
Bad Oldesloe, 2 Bahnsteige
Bad St Peter Süd, 1 Bahnsteig
Bredstedt, 1 Bahnsteig
Flintbek, 2 Bahnsteige
Fresenburg, 1 Bahnsteig
Garding, 1 Bahnsteig
Gettorf, 2 Bahnsteige
Harblek, 1 Bahnsteig
Jarrenwisch, 1 Bahnsteig
Katharinenheerd, 1 Bahnsteig
Kating, 1 Bahnsteig

Keitum, 2 Bahnsteige
Klanxbüll, 2 Bahnsteige
Langenhorn (Schlesw), 2 Bahnsteige
Morsum (Sylt), 1 Bahnsteig
Pinneberg, 2 Bahnsteige
Preetz, 2 Bahnsteige
Reinsbüttel, 1 Bahnsteig
Sandwehle, 1 Bahnsteig
Süderdeich, 1 Bahnsteig
Tarp, 2 Bahnsteige
Tating, 1 Bahnsteig
Tiebensee, 1 Bahnsteig
Tönning, 2 Bahnsteige
Witzwort, 1 Bahnsteig

Bremen

Bremen Neustadt, 1 Bahnsteig
Bremen-Oberneuland, 2 Bahnsteige
Bremerhaven-Wulsdorf, 1 Bahnsteig

Regionalbereich Nord 2

Niedersachsen / Hessen

Hessen:

Eichenberg, 3 Bahnsteige
Vernawahlshausen, 1 Bahnsteig

Niedersachsen:

Aligse, 2 Bahnsteige
Augustfehn, 2 Bahnsteige
Bad Gandersheim, 2 Bahnsteige
Bad Sachsa, 2 Bahnsteige
Barsinghausen, 1 Bahnsteig
Berne, 1 Bahnsteig
Bodenfelde, 2 Bahnsteige
Bohmte, 1 Bahnsteig
Braunschweig Hbf, 1 Bahnsteig
Bruchmühlen, 2 Bahnsteige
Dorum (Kr Cuxhaven), 1 Bahnsteig
Dörverden, 2 Bahnsteige
Hann Münden, 2 Bahnsteige
Hasbergen (Kr Osnabrück), 2 Bahnsteige
Hedemünden, 2 Bahnsteige
Heidkrug, 2 Bahnsteige
Hildesheim Hbf, 1 Bahnsteig
Hittfeld, 1 Bahnsteig
Holzminden, 2 Bahnsteige
Immensen-Arpke, 2 Bahnsteige
Isernhagen, 2 Bahnsteige
Klecken, 2 Bahnsteige
Knesebeck, 2 Bahnsteige
Langelsheim, 2 Bahnsteige
Langenhagen-Mitte, 1 Bahnsteig
Lathen, 2 Bahnsteige
Lauenförde, 2 Bahnsteige
Lemförde, 2 Bahnsteige

Lengede-Broistedt, 2 Bahnsteige
Lüneburg, 2 Bahnsteige
Meckelfeld, 1 Bahnsteig
Meine, 1 Bahnsteig
Meinersen, 2 Bahnsteige
Melle, 1 Bahnsteig
Münchehof (Harz), 1 Bahnsteig
Natrup-Hagen, 2 Bahnsteige
Nordholz, 1 Bahnsteig
Otze, 2 Bahnsteige
Rinteln, 1 Bahnsteig
Sagehorn, 2 Bahnsteige
Salzbergen, 2 Bahnsteige
Schüttdorf, 2 Bahnsteige
Stadtoldendorf, 1 Bahnsteig
Stelle, 2 Bahnsteige
Triangel, 1 Bahnsteig
Visselhövede, 2 Bahnsteige
Wahrenholz, 2 Bahnsteige
Walkenried, 1 Bahnsteig
Weener, 1 Bahnsteig
Westerhausen, 2 Bahnsteige
Wissingen, 3 Bahnsteige
Wremen, 1 Bahnsteig

Regionalbereich Ost

Brandenburg

Bad Wilsnack, 2 Bahnsteige
Bagenz, 1 Bahnsteig
Baitz, 2 Bahnsteige
Beutersitz, 2 Bahnsteige
Buckow (b Beeskow), 1 Bahnsteig
Caputh-Schwielowsee, 1 Bahnsteig
Chorin, 2 Bahnsteige
Eisenhüttenstadt, 1 Bahnsteig
Falkenberg (Elster), 3 Bahnsteige
Ferch-Lienewitz, 1 Bahnsteig
Finkenheerd, 1 Bahnsteig
Fürstenberg (Havel), 2 Bahnsteige
Großräschen, 1 Bahnsteig
Großwudicke, 1 Bahnsteig
Grunow (Niederlausitz), 1 Bahnsteig
Guben, 1 Bahnsteig
Hegermühle, 1 Bahnsteig
Helensee, 1 Bahnsteig
Herzberg (Elster), 2 Bahnsteige
Hubertushöhe, 1 Bahnsteig
Jänschwalde Ost, 1 Bahnsteig
Kablow, 1 Bahnsteig
Kummersdorf (b Storkow), 1 Bahnsteig
Küstrin-Kietz, 1 Bahnsteig
Lauchhammer, 2 Bahnsteige
Ludwigsfelde, 2 Bahnsteige
Marquardt, 2 Bahnsteige
Medewitz (Mark), 2 Bahnsteige
Neuhausen (b Cottbus), 1 Bahnsteig
Niederlehme, 1 Bahnsteig
Oegeln, 1 Bahnsteig
Potsdam Medienstadt Babelsberg, 1 Bahnsteig
Potsdam Pirschheide, 1 Bahnsteig
Priort, 2 Bahnsteige
Prösen, 2 Bahnsteige
Rehfelde, 1 Bahnsteig
Schneeberg (Mark), 1 Bahnsteig
Trebbin, 2 Bahnsteige
Trebritz (Mark), 1 Bahnsteig
Velten (Mark), 1 Bahnsteig
Wellmitz, 2 Bahnsteige
Wiesenburg (Mark), 2 Bahnsteige
Wilhelmshorst, 2 Bahnsteige
Wilmersdorf (b Angermünde), 2 Bahnsteige
Wriezen, 1 Bahnsteig
Wündsdorf Waldstadt, 2 Bahnsteige
Zossen, 1 Bahnsteig

Berlin

Alt-Reinickendorf, 1 Bahnsteig
Berlin-Karlshorst, 1 Bahnsteig
Berlin-Schöneweide Pbf, 1 Bahnsteig
Buckower Chaussee, 2 Bahnsteige
Eichborndamm, 1 Bahnsteig
Karl-Bonhoeffer-Nervenklinik, 1 Bahnsteig
Westend, 1 Bahnsteig

Mecklenburg-Vorpommern

Altentreptow, 2 Bahnsteige
Blankensee (Meckl), 2 Bahnsteige
Burg Stargard (Meckl), 2 Bahnsteige
Cammin (Meckl), 1 Bahnsteig
Demmin, 2 Bahnsteige
Elmenhorst, 2 Bahnsteige
Gnevkow, 1 Bahnsteig
Grevesmühlen, 1 Bahnsteig
Grimmen, 2 Bahnsteige
Huckstorf, 2 Bahnsteige
Jasnitz, 2 Bahnsteige
Neustadt-Glewe, 2 Bahnsteige
Papendorf, 2 Bahnsteige
Pölchow, 2 Bahnsteige
Ribnitz-Damgarten West, 2
Bahnsteige
Rostock Holbeinplatz, 1 Bahnsteig
Rostock Kassebohm, 1 Bahnsteig
Sternfeld, 2 Bahnsteige
Strohkirchen, 2 Bahnsteige
Utzedel, 1 Bahnsteig
Waren (Müritz), 1 Bahnsteig
Warnemünde, 2 Bahnsteige
Wittenhagen, 1 Bahnsteig
Zarrendorf, 1 Bahnsteig

Regionalbereich West

Nordrhein-Westfalen

Aachen Schanz, 2 Bahnsteige
Aachen West, 1 Bahnsteig
Ahlen (Westf), 1 Bahnsteig
Bad Münstereifel Arloff, 1 Bahnsteig
Bad Münstereifel-Iversheim, 1 Bahnsteig
Bad Sassendorf, 2 Bahnsteige

Regionalbereich West

Nordrhein-Westfalen

Balve, 1 Bahnsteig
Binolen, 1 Bahnsteig
Blankenheim (Wald), 1 Bahnsteig
Blumenkamp, 1 Bahnsteig
Bocholt, 1 Bahnsteig
Bockum-Hövel, 2 Bahnsteige
Bonn Hbf, 1 Bahnsteig
Bonn UN Campus, 2 Bahnsteige
Bonn-Mehlem, 1 Bahnsteig
Bösensell, 2 Bahnsteige
Böisperde, 2 Bahnsteige
Bottrop-Boy, 2 Bahnsteige
Brackwede, 2 Bahnsteige
Brake (b Bielefeld), 1 Bahnsteig
Bredelar, 1 Bahnsteig
Brilon Wald, 2 Bahnsteige
Burbach (Kr Siegen), 1 Bahnsteig
Castrop-Rauxel Hbf, 2 Bahnsteige
Castrop-Rauxel Süd, 2 Bahnsteige
Dahl, 1 Bahnsteig
Dahlem (Eifel), 2 Bahnsteige
Dingden, 1 Bahnsteig
Dormagen, 1 Bahnsteig
Dortmund Hbf, 5 Bahnsteige
Dortmund-Kurl, 1 Bahnsteig
Dortmund-Scharnhorst, 2 Bahnsteige
Dortmund-Tierpark, 1 Bahnsteig
Duisburg Hbf, 2 Bahnsteige
Düsseldorf-Benrath, 1 Bahnsteig
Düsseldorf-Friedrichstadt, 1 Bahnsteig
Düsseldorf-Oberbilk, 1 Bahnsteig
Ennepetal, 1 Bahnsteig
Erndtebrück, 1 Bahnsteig
Eschweiler Hbf, 2 Bahnsteige
Essen-Zollverein Nord, 1 Bahnsteig
Euskirchen-Kreuzweingarten, 1 Bahnsteig
Euskirchen-Stotzheim, 1 Bahnsteig
Garbeck, 1 Bahnsteig
Geilenkirchen, 2 Bahnsteige
Geldern, 1 Bahnsteig
Gladbeck Ost, 1 Bahnsteig
Gladbeck-Zweckel, 2 Bahnsteige
Hagen Hbf, 1 Bahnsteig
Hagen-Oberhagen, 1 Bahnsteig
Hagen-Vorhalle, 1 Bahnsteig
Haltern am See, 1 Bahnsteig
Hamm (Westf), 6 Bahnsteige
Hammerkeln, 1 Bahnsteig
Heessen, 2 Bahnsteige
Herdecke, 1 Bahnsteig
Herford, 1 Bahnsteig
Herne, 2 Bahnsteige
Herzogenrath, 2 Bahnsteige
Hohenlimburg, 1 Bahnsteig
Horn-Bad Meinberg, 1 Bahnsteig
Hösel, 2 Bahnsteige
Hückelhoven-Baal, 1 Bahnsteig
Ibbenbüren, 2 Bahnsteige
Kohlscheid, 2 Bahnsteige
Köln Hansaring, 1 Bahnsteig
Köln Hbf, 1 Bahnsteig
Köln-Mülheim, 2 Bahnsteige
Kraghammer, 1 Bahnsteig
Kreuztal, 1 Bahnsteig
Küntrop, 1 Bahnsteig
Langerwehe, 1 Bahnsteig
Lendringsen, 1 Bahnsteig
Lengerich (Westf), 2 Bahnsteige
Lennestadt-Grevenbrück, 1 Bahnsteig
Lindern, 2 Bahnsteige
Lippstadt, 1 Bahnsteig
Löhne (Westf), 3 Bahnsteige
Lünen Hbf, 1 Bahnsteig
Marl Mitte, 1 Bahnsteig
Marl-Sinsen, 1 Bahnsteig
Marsberg, 2 Bahnsteige
Minden (Westf), 2 Bahnsteige
Moers, 1 Bahnsteig
Mönchengladbach Hbf, 1 Bahnsteig
Mönchengladbach-Genhausen, 2 Bahnsteige
Mönchengladbach-Rheindahlen, 1 Bahnsteig
Mülheim (Ruhr) Hbf, 1 Bahnsteig
Mülheim (Ruhr)-Styrum, 1 Bahnsteig
Münster (Westf) Hbf, 1 Bahnsteig
Neuenrade, 1 Bahnsteig
Neunkirchen (Kr Siegen), 1 Bahnsteig
Nordbögge, 2 Bahnsteige
Oberhausen Hbf, 3 Bahnsteige
Oelde, 1 Bahnsteig
Paderborn Kasseler Tor, 1 Bahnsteig
Porta Westfalica, 1 Bahnsteig
Reckenfeld, 2 Bahnsteige
Rheinhausen, 2 Bahnsteige
Rheydt Hbf, 2 Bahnsteige
Rheydt-Odenkirchen, 1 Bahnsteig
Sandebeck, 1 Bahnsteig
Sanssouci, 1 Bahnsteig
Scharmede, 2 Bahnsteige
Scherfede, 1 Bahnsteig
Schwerte (Ruhr), 3 Bahnsteige
Selm-Beifang, 1 Bahnsteig
Siedlinghausen, 2 Bahnsteige
Silbach, 1 Bahnsteig
Sondern, 1 Bahnsteig
Stolberg (Rheinl) Hbf, 1 Bahnsteig
Sylbach, 1 Bahnsteig
Sythen, 2 Bahnsteige
Übach-Palenberg, 1 Bahnsteig
Volkringhausen, 1 Bahnsteig
Warburg (Westf), 1 Bahnsteig
Wattenscheid, 1 Bahnsteig
Wegberg, 1 Bahnsteig
Weser, 1 Bahnsteig
Wesel, 2 Bahnsteige
Westheim (Westf), 1 Bahnsteig
Wetter (Ruhr), 1 Bahnsteig
Wickede (Ruhr), 1 Bahnsteig
Winterberg (Westf), 1 Bahnsteig
Wittbräucke, 1 Bahnsteig
Witten Hbf, 2 Bahnsteige
Wuppertal Hbf, 1 Bahnsteig
Wuppertal-Barmen, 1 Bahnsteig
Wuppertal-Oberbarmen, 1 Bahnsteig
Wuppertal-Vohwinkel, 2 Bahnsteige
Würgendorf, 1 Bahnsteig



**Zugangsregeln
von DB Fernverkehr AG und DB Regio AG**

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



DB Fernverkehr AG
DB Regio AG

P.DVP (1)

30.03.2021

Inhalt

1.	Bedeutung der Zielgruppe.....	3
2.	Programme der Deutschen Bahn AG.....	3
3.	Fahrgastrechte.....	3
4.	EU-Verordnung über technische Spezifikationen im Eisenbahnverkehr für mobilitätseingeschränkte Menschen	4
5.	Beförderungsbedingungen für mobilitätseingeschränkte Menschen.....	5
6.	Zugangsregelungen zur Reiseplanung	5
7.	Zugangsregelungen zu Fahrzeugen	8
	Anlage: Beförderungsbedingungen für besondere Personengruppen.....	9
1.	Anwendungsbereich.....	9
2.	Personen mit Behinderungen.....	9
	(schwerbehinderte und schwerkriegsbeschädigte Menschen).....	9
2.1	Menschen mit Schwerbehinderung.....	9
2.2	Zugangsregeln nach TSI PRM.....	9
2.3	Hilfeleistung	9
2.4	Schwerkriegsbeschädigte	10
2.5	Fahrkartenverkauf im Zug.....	10
2.6	Sitzplatzreservierung.....	10

1. Bedeutung der Zielgruppe

Menschen mit Mobilitätseinschränkungen stellen für die Deutsche Bahn AG eine bedeutende Kundengruppe und damit Zielgruppe dar, deren spezifische 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 und weiteren gesetzlichen Regelungen. Vielmehr bekennt sich das Unternehmen zu seiner gesellschaftlichen Verantwortung gegenüber den mehr als 9 Millionen in Deutschland lebenden Menschen mit Behinderungen. Die Umsetzung der EUFahrgastreueverordnung leistet durch die Stärkung der Rechte von mobilitätseingeschränkten Menschen hierzu einen weiteren Beitrag.

2. Programme der Deutschen Bahn AG

Um konzernübergreifend alle Aktivitäten in Bezug auf die Belange von mobilitätseingeschränkten Reisenden, Behindertenverbänden und politischen Gremien zu koordinieren, hat die Deutsche Bahn AG 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 4. überarbeitete Fassung vor und beinhaltet alle Maßnahmenplanungen der DB auf dem Weg zu einem barrierefreien Reisen bis zum 31.12.2025. Detaillierte Informationen finden sich unter dem folgenden Link: www.bahn.de/programm-barrierefrei

3. Fahrgastreue

Mit dem Gesetz zu den Fahrgastreuen gelten seit dem 29. Juli 2009 einheitliche Fahrgastreue 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 folgenden Link: www.bahn.de/fahrgastreue

Für mobilitätseingeschränkte Reisende gelten die gleichen Fahrgastreue im nationalen und internationalen Eisenbahnverkehr wie für alle anderen Reisenden auch. Ergänzende Anmerkungen ergeben sich für schwerbehinderte Reisende, die mit ihrem Schwerbehindertenausweis und einem Beiblatt mit gültiger Wertmarke die Züge des Nahverkehrs unentgeltlich nutzen können. Detaillierte Informationen zu den zielgruppenspezifischen Ansprüchen bei Zugverspätungen, verpassten Anschlüssen

oder ausgefallenen Zügen finden sich unter folgendem Link: <https://www.bahn.de/fahrgastrechte-mer>

- **Entschädigung für Verspätung**

Zur Ermittlung des Verspätungsanspruchs wird zunächst die gesamte Fahrstrecke, die mit einem Schwerbehindertenausweis mit Wertmarke sowie einer zusätzlich gelösten Fahrkarte zusammengenommen zurückgelegt wurde, als eine durchgehende Reisekette zugrunde gelegt. Der Entschädigungsbetrag errechnet sich aufgrund des Fahrpreises der gekauften Fahrkarte.

Eine Entschädigungszahlung für Verspätungen bei ausschließlich mit dem Schwerbehindertenausweis mit Wertmarke befahrenen Strecken erfolgt demgegenüber nicht.

- **Erstattung von Kosten für die Nutzung von Zügen einer höheren Produktklasse**

Nutzt der Inhaber eines Schwerbehindertenausweises auf Strecken, die er unentgeltlich befahren kann, aufgrund einer zu erwartenden Verspätung von mindestens 20 Minuten einen anderen, nicht reservierungspflichtigen Zug einer höheren Produktklasse, muss er die erforderliche Fahrkarte/den Produktübergang zunächst bezahlen. Er kann anschließend die Erstattung dieser Kosten verlangen.

- **Erstattung von Taxi- oder Hotelkosten**

Für Reisende mit Schwerbehindertenausweis, die Strecken kostenfrei nutzen können, gelten die gleichen Regeln für die Inanspruchnahme von Taxi und Hotelübernachtungen nach dem Tarif.

Für den frei fahrenden Begleiter eines Kunden mit Behinderung gelten die vorgenannten Regelungen entsprechend.

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

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

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 mobilitätseingeschränkte Menschen zu vereinfachen.

5. Beförderungsbedingungen für mobilitätseingeschränkte Menschen

Die Deutsche Bahn befördert mobilitätseingeschränkte Menschen gemäß ihrer Beförderungsbedingungen für besondere Personengruppen. Siehe: www.bahn.de/befoerungsbedingung_mer

Weiterhin wurde ein „Leitfaden für die Mitnahme von orthopädischen Hilfsmitteln“ erarbeitet, in dem definiert ist, welche Hilfsmittel in den Zügen aufgrund der infrastrukturellen Voraussetzungen mitgenommen werden können und wie diese zu erkennen sind.

Er steht unter folgendem Link zum Download zur Verfügung:
www.bahn.de/hilfsmittel

6. Zugangsregelungen zur Reiseplanung

Um Menschen mit Behinderungen einen optimalen Zugang zur Reiseplanung zu ermöglichen, hat die Deutsche Bahn AG im Jahre 1999 die Mobilitätsservice-Zentrale (MSZ) eingerichtet, die telefonisch (030 65212888), per Fax (030 - 65212899), per E-Mail (msz@deutschebahn.com) und über die Homepage (www.bahn.de/barrierefrei) zu erreichen ist. Die MSZ bietet über die Organisation eines persönlichen Ein-, Um- und Aussteigeservice hinaus auch eine Reiseauskunft an, die Möglichkeit zur Platzreservierung sowie Buchung von Fahrkarten an. Menschen mit Höreinschränkungen haben die Möglichkeit, ihre Anfrage per E-Mail (deaf-msz@deutschebahn.com) oder per Fax an die Mobilitätsservice-Zentrale zu senden.

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

Mit dem Internetauftritt www.bahn.de verfolgt die Deutsche Bahn das Ziel, möglichst allen Zielgruppen den Zugang zur Buchung von Bahnfahrkarten zu erleichtern. Durch die prominente Positionierung des Buchungseinstiegs auf der Startseite von www.bahn.de finden mobilitätseingeschränkte Kunden einen schnellen Einstieg in die Reiseauskunft.

Über die Reiseauskunft werden Unregelmäßigkeiten an einem Zug und im Verkehrsablauf veröffentlicht. In der Detailansicht zum betreffenden Zug wird angegeben, wenn es z. B. keinen rollstuhlgerechten Wagen gibt oder die Universaltoilette defekt ist. So können sich Reisende über etwaige Einschränkungen informieren und ihre Planung anpassen. Die Funktion „Umsteigezeit anpassen“ befindet sich ebenfalls in der Reiseauskunft. Damit werden auch gehbehinderten Menschen mehrere Alternativen zur An- oder Weiterreise angeboten.

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.

Eines der wesentlichen Ziele für die Inhaltsseiten von www.bahn.de ist die Darstellung und Vermittlung von teilweise komplexen Sachverhalten in einer einfachen, für alle Personengruppen gleichermaßen verständlichen Sprache. Hierzu werden regelmäßig Kundenmeinungen eingeholt. Über Onsite-Befragungen auf einzelnen Inhaltsseiten, über AB-Vergleiche von Formulierungen und Darstellungen oder über Experten-Interviews und -Seminare werden die Leitlinien für eine weitgehend barrierefreie Kommunikation definiert und die Redakteure regelmäßig geschult.

Darüber hinaus bietet die Website www.bahn.de Videos in Gebärdensprache an. Gehörlosen Menschen wird eine Reihe von wichtigen Fragen rund um die Reise mit der DB in diesen Videos auf leicht verständliche Weise beantwortet. Neben allgemeinen Themen, z. B. BahnCard oder Fahrgastrechte, werden die Services bei der Planung und Information sowie die Möglichkeiten des Fahrkartenkaufs ausführlich erläutert.

Mit der App DB Navigator und der mobilen Webseite m.bahn.de bietet die Deutsche Bahn auch Lösungen für mobile Endgeräte. Neben der adressscharfen Reiseauskunft und -buchung im Nah- und Fernverkehr inklusive der Anschlussinformation zu S- und U-Bahn, Straßenbahn und Bus erhalten Reisende auch unterwegs Pünktlichkeits- und Echtzeitinformationen zu Verspätungen oder z.B. zu kurzfristigen Gleiswechsel. So bietet die App nicht nur Services für die Reiseplanung, sondern begleitet den Kunden auch während der Reise.

Die einfache Navigation vom mobilen Serviceportal m.bahn.de hilft gerade sehbehinderten Menschen sich einen guten Überblick über Reiseverbindungen und Services zu verschaffen. Das Digitale Ticket können Reisende bis kurz vor der Bahnfahrt buchen und mobil im Zug vorzeigen.

Über Benachrichtigungen zur Reise erhalten Reisende per E-Mail oder via Push-Nachricht in die App DB Navigator Informationen, wenn es bei der geplanten Zugverbindung zu Verspätungen von mehr als 10 Minuten, Störungen oder Zugausfällen kommt. Auch bei Zwischenhalten wird der Kunde rechtzeitig über Änderungen informiert. Die kostenfreie Anmeldung für diesen Service kann sowohl online als auch mobile bei der Buchung oder auch im Nachgang über bahn.de oder die App DB Navigator durchgeführt werden.

Ergänzend zu den genannten Kanälen bietet die DB auch eine eigene Anwendung für den Sprachassistenten „Amazon Alexa“ und auch für den „Google Assistant“ an. Mit diesen Anwendungen können Kunden sprachbasiert beispielsweise nach Verbindungen sowie Detailinformationen zu einer Verbindung fragen und bekommen alle relevanten Informationen angesagt. Aufgrund der zunehmenden Marktverbreitung von Sprachassistenten und der deutlich leichteren Informationsbeschaffung für bspw. sehbehinderte Menschen, wird dieser Service kontinuierlich ausgebaut.

Erweitert werden die Anwendungen für Sprachassistenten durch einen Chatbot auf bahn.de und im DB Navigator, der Fragen zu den Produkten & Services der DB in einem textbasierten Dialog mit dem Kunden automatisiert beantworten kann. Sollte

der Chatbot einmal die Frage eines Kunden nicht selbständig beantworten können, wird ein Kundenbetreuer zugeschaltet, der anschließend die Frage des Kunden ebenfalls textbasiert beantwortet. Im Fokus stehen hier bspw. Menschen mit einer sprachlichen Einschränkung.

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 Anwendungen wie Blogs, Communities und Social-Media-Kanäle stellen die DB vor besondere Herausforderungen. Hier ist die DB wie jedes andere Unternehmen von der technischen Basis der Anbieter abhängig. Dabei bleibt es stets das Ziel, Content auf diesen Kanälen barrierefrei aufzuarbeiten und alle Möglichkeiten der Plattformen und allgemeinen technischen Innovationen innerhalb von Apps, Widgets etc. zu nutzen, um weitgehende Barrierefreiheit zu gewährleisten.

Die DB ist bestrebt, stets einen guten Ausgleich der Anforderungen aller Nutzer von www.bahn.de zu ermöglichen. Ab 2020 ist die Einführung eines neuen Content Management Systems geplant, bei dessen Implementierung besonderer Wert auf einen hohen Grad an Barrierefreiheit gelegt wird. Hierzu arbeitet das Entwickler-Team eng mit den internen Experten der DB zur barrierefreien Website-Gestaltung zusammen. Darüber hinaus werden entwicklungsbegleitende Tests der Barrierefreiheit durchgeführt, die Verbesserungsmöglichkeiten aufzeigen sollen.

Auch in Zukunft wird die von der Bahn explizit gewünschte und geförderte Zusammenarbeit mit den Interessenvertretern 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.

Unentgeltliche Buchungen von Fahrkarten, Reservierungen und Services

Eine kostenlose und barrierefreie Buchung von Hilfeleistungen ist über das Online-Formular auf www.bahn.de/barrierefrei möglich. Darüber hinaus kann über die E-Mail-Adresse msz@deutschebahn.com kostenfrei Kontakt mit der MSZ aufgenommen werden. Hier können Hilfeleistungen, Sitzplatz- oder Rollstuhlstellplatzreservierungen sowie Fahrkartenbestellungen sowie Auskünfte angefordert werden.

Gehörlose Kunden haben die Möglichkeit, ihre Anfragen per E-Mail (deaf-msz@deutschebahn.com) oder per Fax (Faxnummer: 030 - 65212899) an die MSZ zu senden. Die Anmeldung von Hilfeleistungen ist bis 20:00 Uhr am Vortag der Reise möglich. Bei grenzüberschreitenden Reisen ist eine Anmeldung bis 48 Stunden vor der Fahrt erforderlich.

Die kostenfreie Buchung von Sitzplatzreservierungen ist auch telefonisch über die MSZ möglich (Rufnummer: 030 65212888).

Eine Buchung von kostenlosen Reservierungen für Begleitpersonen direkt aus der Reiseauskunft von www.bahn.de ist derzeit noch nicht möglich, da u. a. Daten von Schwerbehindertenausweisen mit den bestehenden Buchungs- und Reservierungssystemen nicht verifiziert und weiterverarbeitet werden können. Vor und während der Reise sind Kunden auch mit den mobilen Services stets informiert.

7. Zugangsregelungen zu Fahrzeugen

Im Bereich des Fernverkehrs sind mittlerweile alle ICE-Züge sowie fast alle EC-/IC-Züge planmäßig mit einem bis vier Rollstuhlstellplätzen sowie mindestens einer für Rollstuhlfahrer 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.

Bei einem defekten Universal-WC obliegt die Entscheidung und das Risiko dem Gast, ob er die Reise trotz nicht nutzbarem Universal-WC antreten will. Möchte der Gast die Reise nicht antreten, kann er auf die nächstmögliche bzw. eine andere Zugverbindung mit einem funktionsfähigen Universal-WC ausweichen.

Innerhalb des Nahverkehrs ist eine barrierefreie Ausstattung der Züge mit fahrzeuggebundenen Einstiegshilfen, rollstuhlgerechten Toiletten, digitalen Informationssystemen und Service-Ruf bereits größtenteils realisiert. Altfahrzeuge werden entsprechend der Verordnung TSI PRM im Rahmen der Redesign-Programme umgebaut oder sukzessive durch Neufahrzeuge, die diese Norm erfüllen, ersetzt. Bei allen Projekten im Schienenpersonennahverkehr ist die Deutsche Bahn AG auf die Vorgaben der Bundesländer angewiesen, die mit ihren Bestellungen über den Umfang und die Qualität des Angebots sowie den Herstellungsgrad von Barrierefreiheit entscheiden. Darauf aufbauend bietet die DB Regio AG seit Ende 2012 einen Vormeldeservice für die fahrzeuggebundenen Einstiegshilfen an. Über die Mobilitätsservice-Zentrale der Deutschen Bahn AG erhalten mobilitätseingeschränkte Reisende nicht nur eine auf ihre Bedürfnisse zugeschnittene Reiseberatung, sondern werden auch beim Zugpersonal entsprechend vorgemeldet. So können sich Kunden und Mitarbeiter auf etwaige Hilfeleistungen wie zum Beispiel auf die Bereitstellung von Überfahrrampe oder Hublift für Rollstuhlfahrer*innen gezielt einstellen.

Die Vormeldung an das Zugpersonal der S-Bahn-Triebzüge ist aus technisch-organisatorischen Gründen nicht möglich. Die Triebfahrzeugführer beobachten den Bahnsteig sehr genau und übernehmen stets die Hilfeleistungen an der Zugspitze, sofern ein Hilfebedarf offensichtlich wird. Per Taster an der Ein-/Ausstiegstür zum Mehrzweckbereich kann der Ein-/Ausstiegswunsch direkt an den Triebfahrzeugführer übermittelt werden.

Anlage: 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 Menschen mit Schwerbehinderung

Die Beförderung schwerbehinderter Menschen und ihrer Begleitpersonen erfolgt nach Maßgabe der §§ 228 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 Einstiegs- hilfen 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 (Hand-Bike) 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. 8.4.2 BB Personenverkehr bleiben davon unberührt.

2.3 Hilfeleistung

2.3.1 Zur Gewährleistung von Hilfeleistungen vor/während der Beförderung, z. B. Ein-/Um-/Ausstiegshilfe, kann die Anmeldung für Hilfeleistungen an ausgewiesenen Bahnhöfen für Reisen innerhalb Deutschlands am Tag vor Reiseantritt (täglich von 6.00 Uhr bis 22.00 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 zugewundenen 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 Zielbahnhof befreit, wenn sie nachweisen kann, dass die Ankunftsverspätung ausschließlich auf einer Buchung einer Verbindung mit einer verkürzten Umsteigezeit beruht.

2.4 Schwerebeschädigte

Unbeschadet der Regelung in Nr. 2.1 werden Schwerebeschädigte, 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 Schwerbehindertenausweises 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.

2.6 Sitzplatzreservierung

2.6.1 Schwerbehinderte Menschen, denen im Ausweis für schwerbehinderte Menschen die Berechtigung zur Mitnahme einer Begleitperson bescheinigt ist, können im personalbedienten Verkauf bis zu 2 Sitzplätze nach Nr. 5.2 BB Personenverkehr unentgeltlich reservieren.



**Zugangsregeln
von der DB RegioNetz Infrastruktur GmbH**

**für Personen mit Behinderungen und
Personen mit eingeschränkter Mobilität
gemäß der EU-Passagierrechtsverordnung
(EG) 1371/2007**



DB RegioNetz Verkehrs GmbH

30.03.2021

Inhaltsverzeichnis

1. Bedeutung der Zielgruppe	3
2. Zugangsregelungen zur Reiseplanung.....	3
3. Zugangsregelungen zu Hilfeleistungen an Bahnhöfen.....	5
4. Anlage - Bahnhofsliste und Besetzungszeiten der DB RegioNetz Infrastruktur GmbH	7

1. Bedeutung der Zielgruppe

Personen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität stellen für die DB RegioNetz Infrastruktur GmbH 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 RegioNetz Infrastruktur GmbH 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 RegioNetz Infrastruktur GmbH zu seiner gesellschaftlichen Verantwortung gegenüber den mehr als 9 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 Telefonnummer, per Fax und die Unternehmenshomepage zu erreichen ist:

Kontaktdaten MSZ:

Telefon: 030 65212888

Fax: 030 65212899

E-Mail: msz@deutschebahn.com

Die MSZ bietet über die Organisation eines persönlichen Ein-, Um- und Aussteigeservice hinaus auch eine Reiseauskunft an, die Möglichkeit zur Platzreservierung sowie Buchung von Fahrkarten an. Die Anmeldung von Hilfeleistungen ist bis 20:00 Uhr am Vortag der Reise möglich. Bei

grenzüberschreitenden Reisen ist eine Anmeldung bis 48 Stunden vor der Fahrt erforderlich.

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

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

Die Mobilitätsservice-Zentrale ist

- Montags bis Freitags von 6:00 Uhr bis 22:00 Uhr und
- Samstags und Sonntags von 08:00 Uhr bis 20:00 Uhr

erreichbar.

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/barrierefrei bestellt werden.

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 entgegen genommen.

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

Persönliche Daten:

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

Besitzen Sie einen Schwerbehindertenausweis?

Welche Merkzeichen sind im Schwerbehindertenausweis vermerkt (B, G, aG, H, BI, Gl, 1. KI)?

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, Wagnummer und Platznummer

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

Treffpunkt: z.B.: DB Service Point, DB Reisezentrum, Eingang

3. Zugangsregelungen zu Hilfeleistungen an Bahnhöfen

Standorte mit Hilfeleistungen

Die DB RegioNetz Infrastruktur GmbH bietet regional an einigen ausgesuchten 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 Servicemitarbeitende im Einsatz. An einigen Stationen ist die Besetzung mit Servicemitarbeitenden zeitlich eingeschränkt, bei anderen Standorten wiederum wird je nach Bedarf das Personal zur Hilfeleistung entsandt. Für diese Standorte ist daher eine vorherige Anmeldung mindestens 24 Stunden vor Antritt der Reise (bei Auslandsreisen 48 Stunden) 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 des Personals. Die vorherige Anmeldung der benötigten Hilfeleistung über die Mobilitätsservice-Zentrale wird daher für alle Standorte mit Hilfeleistungsangebot empfohlen.

In Anlage „Bahnhofsliste DB RegioNetz Infrastruktur GmbH“ 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 RegioNetz Infrastruktur GmbH weist darauf hin, dass:

- an den in der Anlage 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 RegioNetz Infrastruktur GmbH nicht erfolgt.
- die Hilfeleistung durch die DB RegioNetz Infrastruktur GmbH 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 RegioNetz Infrastruktur GmbH für Personen mit Behinderungen und für mobilitätseingeschränkte Personen möglich ist.

Die DB RegioNetz Infrastruktur GmbH 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 enthaltenen Leitfaden der Deutsche Bahn AG genannten Anforderungen für eine Mitnahme des orthopädischen Hilfsmittels in Zügen entspricht.

4. Anlage - Bahnhofsliste und Besetzungszeiten der DB RegioNetz Infrastruktur GmbH

gültig ab 01.10.2020

Bahnhof	Regio-Netz	Bundesland	Uhrzeit	Spontanhilfen möglich
Obstfelderschmiede	Oberweißbacher Berg- und Schwarzatalbahn	Thüringen	täglich 06:00 Uhr - 20:30 Uhr	Während der Besetzungszeiten des Servicepersonals grundsätzlich möglich
Lichtenhain a d Bergbahn	Oberweißbacher Berg- und Schwarzatalbahn	Thüringen	täglich 06:00 Uhr - 20:30 Uhr	
Altötting	Südostbayernbahn (SOB)	Bayern	durch örtliches Personal	Während der Besetzungszeiten des Servicepersonals grundsätzlich möglich
Burghausen	Südostbayernbahn (SOB)	Bayern	täglich 06:00 Uhr – 22:00 Uhr	Während der Besetzungszeiten des Servicepersonals grundsätzlich möglich
Eggenfelden Mitte	Südostbayernbahn (SOB)	Bayern	Bundes Rotes Kreuz, werktags 07:30 Uhr -17:00	Anmeldung 24 Stunden im Vorlauf notwendig
Mühlendorf (Oberbayern)	Südostbayernbahn (SOB)	Bayern	Mo-Fr 04:54 - 23:45 Uhr; Sa-So 6:00 bis 23:45 Uhr	Während der Besetzungszeiten des Servicepersonals grundsätzlich möglich
Pocking	Südostbayernbahn (SOB)	Bayern	nur für Rollstuhlnutzer*innen, werktags 07:30 - 17:00 Uhr	Während der Besetzungszeiten des Servicepersonals grundsätzlich möglich
Wasserburg (Inn) Bahnhof	Südostbayernbahn (SOB)	Bayern	6:00 - 22:00 Uhr	Während der Besetzungszeiten des Servicepersonals grundsätzlich möglich



**Zugangsregeln
von der DB Station& Service GmbH**

**für die Beförderung von Personen mit
Behinderungen und Personen mit
eingeschränkter Mobilität
gemäß Art. 19 der Verordnung über die
Rechte und Pflichten der Fahrgäste im
Eisenbahnverkehr
- Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 -**



I.SPD.1

Mai 2021

Inhaltsverzeichnis

1. Bedeutung der Zielgruppe	3
2. Reiseplanung.....	3
2.1 Reiseplanung und -anmeldung per Telefon	3
2.2 Reiseplanung und -anmeldung per Internet	4
2.3 Reiseplanung und -anmeldung per E-Mail	4
3. Hilfeleistungen an Bahnhöfen.....	5

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 berücksichtigt werden.

Wenngleich zwischen der DB Station&Service AG als Betreiberin der Personenbahnhöfe und Fahrgästen 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 9 Mio. Menschen mit Behinderungen.

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

2. Reiseplanung

2.1 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 Telefonnummer, per Fax und die Unternehmenshomepage zu erreichen ist:

Kontaktdaten MSZ:

Telefon: 030 65212888

Fax: 030 65212899

E-Mail: msz@deutschebahn.com

Die MSZ bietet über die Organisation eines persönlichen Ein-, Um- und Aussteigeservice hinaus auch eine Reiseauskunft an, die Möglichkeit zur Platzreservierung sowie Buchung von Fahrkarten an. Die Anmeldung von Hilfeleistungen ist bis 20:00 Uhr am Vortag der Reise möglich. Bei grenzüberschreitenden Reisen ist eine Anmeldung bis 48 Stunden vor der Fahrt erforderlich.

Alle Services orientieren sich dabei speziell an den Bedürfnissen von Menschen mit Behinderungen. So werden von den speziell geschulten Mitarbeitenden z. B. möglichst Direktverbindungen ohne Umstiege ausgewählt sowie die Platz-

reservierung mit gezielter Buchung individuell geeigneter Plätze und die Zusendung bestellter Fahrkarten direkt nach Hause oder per E-Mail vorgenommen.

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

Die Mobilitätsservice-Zentrale ist

- Montags bis Freitags von 6:00 Uhr bis 22:00 Uhr und
- Samstags und Sonntags von 08:00 Uhr bis 20:00 Uhr erreichbar.

2.2 Reiseplanung und –anmeldung per Internet

Unter www.bahnhof.de gibt es zu den größten 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.

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 der Kontakt mit der Bahn auch kostenlos bequem im Internet unter www.bahn.de hergestellt werden.

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 befindet.

Weitere hilfreiche Informationen zu barrierefreien Reisen sind über die App Bahnhof Live zu finden (z.B. Aufzugsinformationen, Wagenstandsanzeiger, Anmeldeformular für Hilfeleistungen).

2.3 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, Telefonnummer, ggf. E-Mail-Adresse, Straße, PLZ/Ort
- Besitzen Sie einen Schwerbehindertenausweis?
- Falls ja, welche Merkmale sind im Schwerbehindertenausweis vermerkt (B, G, aG, H, Bl, 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 Service Point, DB Reisezentrum, Eingang

3. Hilfeleistungen an Bahnhöfen

Die DB Station&Service AG bietet bundesweit an zahlreichen Bahnhöfen, die mit Servicepersonal besetzt sind, einen kostenlosen Ein-, Um- und Aussteigeservice für Personen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität an. Jedoch sind Servicemitarbeitende an diesen Bahnhöfen nicht rund um die Uhr im Einsatz, sondern nur zu festgelegten Zeiten.

Auch sind zahlreiche Bahnhöfe mit mobilen Hubgeräten, Rampen oder Elektromobilen ausgerüstet.

Anfragen an Servicemitarbeitende nach spontaner Hilfe bergen auch an diesen Bahnhöfen, welche mit Servicepersonal ausgestattet sind, immer das Risiko der nicht vom Fahrgast gewünschten punktgenauen Verfügbarkeit eines Mitarbeitenden. Die Fahrgastrechteverordnung verpflichtet den Bahnhofs-betreibenden zur Hilfeleistung nur dann, wenn der Hilfebedarf spätestens 48 Stunden vor dem Zeitpunkt, zu dem die Hilfe benötigt wird, gemeldet wurde.

Die vorherige Anmeldung einer benötigten Hilfeleistung über die Mobilitätsservice-Zentrale ist daher auch für Bahnhöfe mit dem Angebot der spontanen Hilfeleistung empfohlen, damit die Reise wie vom Fahrgast geplant durchgeführt werden kann.

An anderen Bahnhöfen wiederum werden je nach Bedarf- u.a. auch im Auftrag des jeweiligen Eisenbahnverkehrsunternehmens - Servicekräfte zur Hilfeleistung entsandt.

Für diese Standorte ist daher eine vorherige Anmeldung bis 24 Stunden vor der Fahrt (innerhalb Europas: bis 48 Stunden vor der Fahrt) über die Mobilitätsservice-Zentrale zwingend notwendig.

Übersicht über Bahnhöfe mit Hilfeleistungen

In der Anlage „Bahnhofsliste und Besetzungszeiten“ bzw. über den beigefügten Link zur Internetseite www.bahnhof.de wird in einer Übersicht dargestellt an welchen Bahnhöfen und zu welchen Zeiten vorangemeldete Hilfeleistungen möglich sind (Spalte 1 und 2):

Aufgrund der Corona-Pandemie werden derzeit (Stand: März 2021) keine Spontanhilfen angeboten. An welchen Bahnhöfen und zu welchen Zeiten bei Änderung dieser Situation eine Spontanhilfe ohne vorherige Anmeldung möglich ist (Spalte 1 und 3) ist über den nachfolgenden Link nachzuvollziehen:

[Bahnhofsliste-und-Besetzungszeiten-data.pdf](#)

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

- an den 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 dem Gast die Hilfe geleistet wird, der oder die 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, der ihm von der Mobilitätsservice-Zentrale mitgeteilt wird, 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 genau zu der gewünschten Zeit 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 enthaltenen Leitfaden der Deutsche Bahn AG genannten Anforderungen für eine Mitnahme des orthopädischen Hilfsmittels in Zügen entspricht.

Bahnhof	Uhrzeit	Spontanhilfen derzeit nicht möglich
Aachen Hbf	06:00 - 22:00	
Aalen	Mo-Fr: 07:50 - 12:00 / 12:45 - 18:10 Sa: 08:50 - 13:40 / 14:25 - 19:10 So: 08:50 - 13:45 / 14:45 - 21:10	
Ahlen	06:00 - 22:30	
Altenbeken	08:15 - 17:45	
Altenburg Hbf*	06:00 - 22:00	
Amberg	08:00 - 20:00	
Andernach	06:30 - 22:00	
Angermünde	06:00 - 22:00	
Anklam**	07:00 - 21:00	
Ansbach	Mo-Sa: 06:50 - 18:50 So: 08:15 - 20:15	
Aschaffenburg	06:00 - 22:00	
Aschau (Chiemgau)*	06:00 - 22:00	
Aschersleben	07:00 - 21:00	
Augsburg	06:00 - 23:15	
Aulendorf*	Mo-Fr: 06:30 - 16:45 Sa+So: 08:15 - 18:00	
Bad Bentheim**	07:00 - 21:00	
Bad Homburg	07:00 - 21:30	
Bad Kleinen	07:30 - 20:30	
Bad Kreuznach	Mo: 08:00 - 20:00 Di-So: 08:00 - 13:45 / 14:30 - 20:00	
Bad Malente Grehmsmühlen*	07:00 - 21:00	
Bad Neustadt	Mo-Fr: 08:00 - 20:00	
Bad Oeynhausen	06:30 - 20:30	
Bad Oldesloe	06:35 - 21:25	
Bad Reichehall**	06:00 - 22:00	
Bad Sassendorf	06:00 - 22:30	
Baden-Baden	Mo-Sa: 06:00 - 22:30 So: 08:00 - 20:00	
Bamberg	Mo-Sa: 05:00 - 22:30 So: 06:00 - 22:30	
Basel Bad Bf	00:00 - 24:00	
Bayreuth	07:00 - 19:00	
Bergen auf Rügen	07:00 - 21:00	
Berlin Alexanderplatz	06:00 - 22:30	
Berlin Friedrichstraße	06:00 - 22:30	
Berlin Gesundbrunnen	06:00 - 22:30	
Berlin Hbf	00:00 - 24:00	
Berlin Lichtenberg	06:00 - 22:30	
Berlin Ostbahnhof	06:00 - 22:30	
Berlin Ostkreuz	06:00 - 22:30	
Berlin Potsdamer Platz	06:00 - 22:30	
Flughafen BER - Terminal 1-2	06:00 - 22:30	
Berlin Spandau	06:00 - 22:30	

Bahnhof	Uhrzeit	Spontanhilfen derzeit nicht möglich
Berlin Südkreuz	06:00 - 22:30	
Berlin Wannsee	06:00 - 22:30	
Berlin Zool. Garten	06:00 - 22:30	
Bernau b. Berlin	06:00 - 22:00	
Bf Siegburg/ Bonn	08:00 - 20:00	
Bielefeld Hbf	06:00 - 22:30	
Bietigheim-Bissingen	Mo-Fr: 06:15 - 20:00 Sa: 07:30 - 12:00 / 12:30 - 18:00 So: 09:15 - 12:00 / 12:30 - 20:00	
Bingen (Rh) Hbf**	06:50 - 21:00	
Bochum Hbf	06:00 - 22:30	
Bonn Hbf	06:00 - 22:30	
Braunschweig Hbf	06:00 - 22:30	
Bremen Hbf	06:00 - 24:00	
Bremerhaven Hbf	08:00 - 19:45	
Bruchsal	Mo-Sa: 06:00 - 21:15 So: 09:15 - 21:15	
Buchloe	06:30 - 21:30	
Büchen**	07:30 - 20:35	
Bützow*	07:00 - 21:00	
Celle	07:00 - 21:00	
Cham (Oberpf.)***	06:00 - 21:00	
Chemnitz Hbf	06:00 - 22:00	
Coburg	06:00 - 21:00	
Coburg Nord	06:00 - 21:00	
Cottbus Hbf	05:55 - 22:30	
Crailsheim	Mo-Sa: 08:05 - 12:45 / 13:30 - 18:40 So: 09:05 - 12:45 / 13:15 - 16:45 / 17:15 - 20:40	
Darmstadt	Mo-Fr: 6:15 - 22:15 Sa: 9:00 - 19:00 So: 9:00 - 20:30	
Delmenhorst	08:00 - 17:45	
Dessau	08:00 - 18:00	
Dillingen (Donau)	06:00 - 22:00	
Doberlug- Kirchhain*	08:00 - 20:00	
Donauwörth	06:00 - 19:00	
Dortmund Hbf	00:00 - 24:00	
Dresden Hbf	06:00 - 24:00	
Dresden- Neustadt	06:00 - 22:00	
Düsseldorf Flughafen	07:00 - 13:30 / 14:45 - 22:00	
Düsseldorf Hbf	00:00 - 24:00	
Duisburg Hbf	06:00 - 22:30	
Ebersberg	06:00 - 22:00	
Eberswalde	06:00 - 22:00	
Eckernförde	Mo, Fr: 09:30 - 13:30 Di: 09:30 - 17:30 Mi, Do: 09:30 - 15:30	
Eisenach	06:00 - 22:30	

Bahnhof	Uhrzeit	Spontanhilfen derzeit nicht möglich
Elmshorn	Mo-Fr: 5:30 - 22:00 Sa: 8:30 - 18:30 So: 11:00 - 21:00 Uhr	
Elsterwerda**	06:00 - 22:00	
Emden Hbf	08:00 - 18:30	
Erfurt Hbf	06:00 - 22:45	
Erlangen	Mo-So: 07:00 - 19:00	
Essen Hbf	00:00 - 24:00	
Falkenberg (Elster)	06:00 - 20:00	
Finsterwalde	06:00 - 22:00	
Fischen***	06:00 - 22:30	
Flensburg	08:00 - 20:00	
Flughafen Leipzig/Halle	08:00 - 20:00	
Frankfurt (M) Niederrad	07:00 - 21:00	
Frankfurt (M) Stadion	07:00 - 21:00	
Frankfurt (Oder)	05:55 - 22:30	
Frankfurt a.M.	00:00 - 24:00	
Frankfurt a.M. Fernbf	00:00 - 24:00	
Frankfurt a.M. Regionalbf	06:10 - 22:15	
Frankfurt a.M. Süd	06:10 - 22:15	
Freiburg	06:00 - 24:00	
Freilassing	06:00 - 22:00	
Friedberg (Hess)	Mo-Fr: 07:10 - 18:45 Sa 08:00 - 17:45 So 08:50 - 18:45	
Friedrichshafen	Mo-Fr: 05:15 - 22:00 Sa+So: 06:15 - 22:00	
Fürth	Mo-Fr: 07:00 - 19:00 Sa+So: 07:00 - 19:00	
Fulda	06:10 - 22:20	
Garmisch-Partenkirchen	Mo-Fr: 06:30 - 18:30 Sa+So: 08:30 - 20:30	
Gelsenkirchen Hbf	06:00 - 22:30	
Gemünden	09:00 - 18:00	
Gera Hbf	06:00 - 20:00	
Gießen	06:10 - 22:20	
Görlitz	Mo: 06:00 - 19:00 Di-Do: 08:00 - 18:00 Fr: 06:00 - 19:00 Sa+So: 08:00 - 18:00	
Gotha	06:00 - 22:00	
Grafing	06:00 - 22:00	
Göttingen	06:00 - 22:30	
Greifswald**	06:30 - 21:30	
Grevesmühlen*	08:15 - 20:00	
Güstrow	06:10 - 21:55	
Gütersloh	06:20 - 21:00	
Hagen	06:00 - 22:30	
Halberstadt	06:00 - 22:00	
Halle (Saale)Hbf	06:00 - 22:30	
Hamburg-Altona	06:00 - 22:30	
Hamburg-Dammtor	06:00 - 22:30	
Hamburg-Harburg	06:00 - 22:30	
Hamburg Hbf	00:00 - 24:00	

Bahnhof	Uhrzeit	Spontanhilfen derzeit nicht möglich
Hamburg-Bergedorf	06:00 - 22:00	
Hameln	07:00 - 21:00	
Hamm Hbf	06:10 - 22:30	
Han. Messe/Laatzen**	06:00 - 22:00	
Hanau	06:10 - 22:15	
Hannover Hbf	00:00 - 24:00	
Heide (Holst)	08:00 - 20:00	
Heidelberg Hbf	06:00 - 24:00	
Heilbronn	Mo-Sa: 06:00 - 22:00 So: 08:00 - 12:45 / 13:30 - 20:00	
Herford	Mo-Fr: 07:15 - 17:15 Sa: 07:15 - 13:00 So: 09:15 - 17:15	
Hildesheim Hbf	06:00 - 22:30	
Hof	07:00 - 19:00	
Homburg (Saar) Hbf	Di-Do, Sa+So: 08:50-18:50 Mo+Fr: 08:05-19:50	
Husum	08:00 - 20:00	
Immenstadt***	06:00 - 22:30	
Ingolstadt	06:00 - 22:00	
Jena Paradies	08:00 - 18:00	
Jena West	08:00 - 18:00	
Kaiserslautern Hbf	Mo und Mi: 8:00 - 20:50 Di, Do, Fr: 07:10 - 20:50 Sa+So: 8:00 - 20:00 Uhr	
Kamen	06:00 - 22:00	
Karlsruhe	06:00 - 24:00	
Kassel-Wilhelmshöhe	06:10 - 22:20	
Kaufbeuren*	06:00 - 22:00	
Kempten	06:00 - 22:00	
Kiel Hbf	06:00 - 22:30	
Koblenz	06:15 - 22:30	
Köln Hbf	00:00 - 24:00	
Köln Messe/ Deutz	06:00 - 22:00	
Konstanz	Mo-Fr: 07:00 - 21:00 Sa+So: 09:00 - 19:00	
Landshut	08:00 - 20:00	
Langenhagen Mitte	07:00 - 21:00	
Leer (Ostfr.)	08:00 - 18:30	
Leipzig Hbf	06:00 - 24:00	
Lichtenfels	07:00 - 19:00	
Limburg (Lahn)	06:40 - 12:15 / 14:45 - 21:15	
Limburg (Süd)**	00:00 - 24:00	
Lindau-Insel	08:30 - 19:40	
Lindau-Reutin	08:45- 09:15, 10:45 - 11:15, 18:45 - 19:15	
Lippstadt	06:00 - 22:00	
Ludwigshafen/Rh. Hbf	08:00 - 20:00	
Lübeck	06:00 - 22:00	
Lüneburg	06:00 - 22:30	
Lünen	06:00 - 22:00	
Lüssow (Meckl)*	06:30 - 21:30	

Bahnhof	Uhrzeit	Spontanhilfen derzeit nicht möglich
Lutherstadt Wittenberg	06:00 - 22:00	
Magdeburg Hbf	06:00 - 22:30	
Mainz Hbf	06:00 - 22:30	
Mannheim Hbf	06:00 - 24:00	
Marburg (Lahn)	Mo-Fr: 6:25 - 20:35 Sa: 7:40 - 18:20 So: 11:40 - 20:50	
Markredwitz	07:00 - 19:00	
Memmingen	06:00 - 22:00	
Minden	Mo-Sa: 07:30 - 17:30 So: 9:30 - 19:30	
Mönchengladbach Hbf	06:00 - 22:00	
Montabaur**	06:30 - 21:30	
Mülheim (Ruhr) Hbf	06:00 - 22:30	
München Hbf	00:00 - 24:00	
München Ost	06:00 - 24:00	
München Pasing	06:00 - 24:00	
Flughafen München	06:55 - 21:15	
Münster (Westf) Hbf	06:00 - 24:00	
Murnau**	06:00 - 22:00	
Naumburg (Saale) Hbf	08:00 - 18:00	
Neubrandenburg	08:15 - 20:00	
Neumünster	06:00 - 22:00	
Neuss Hbf	06:00 - 22:00	
Neustadt (Holst.)*	06:30 - 21:30	
Neustadt/W. Hbf	08:00 - 20:00	
Niebuß	08:00 - 20:00	
Nienburg (Weser)	06:00 - 22:00	
Norddeich Mole**	08:00 - 18:30	
Nordhausen	06:00 - 22:00	
Northeim	08:00 - 20:00	
Nürnberg	06:00 - 24:00	
Oberhausen Hbf	06:00 - 22:30	
Oberstdorf	08:30 - 19:00	
Offenburg	06:00 - 23:30	
Oldenburg (Holst.)**	06:40 - 21:35	
Oldenburg (Oldenb)	06:00 - 22:15	
Osnabrück Hbf	06:00 - 22:15	
Ostseebad Binz	06:30 - 21:30	
Paderborn	06:00 - 22:30	
Pasewalk**	07:30 - 20:30	
Passau	08:00 - 20:00	
Pforzheim	06:05 - 22:00	
Plattling	08:00 - 20:00	
Plauen Vogtl. ob.Bf	Mo-Fr: 08:00 - 19:00	
Plochingen	Mo-Fr: 06:15 - 10:00 / 10:30 - 20:00 Sa: 08:15 - 12:00 / 12:30 - 19:00 So: 09:15 - 12:00 / 12:30 - 20:00	
Potsdam Hbf	06:00 - 22:00	
Prien**	06:00 - 22:00	

Bahnhof	Uhrzeit	Spontanhilfen derzeit nicht möglich
Radolfzell*	Mo-Fr: 07:00 - 19:45 Sa: 08:15 - 18:15 So: 08:15 - 19:45	
Regensburg Hbf	06:00 - 22:30	
Remagen	06:00 - 22:00	
Rendsburg	Mo-Fr: 08:20 - 14:00	
Rheine	Mo-Fr: 07:00 - 22:30 Sa: 08:00 - 22:30 So: 09:00 - 22:30	
Ribnitz- Damgarten West**	08:00 - 20:30	
Ribnitz- Damgarten Ost**	08:00 - 20:30	
Rosenheim	06:00 - 22:00	
Rostock Hbf	06:05 - 22:05	
Röthenbach (Allgäu)***	06:00 - 22:30	
Saalfeld	08:00 - 18:00	
Saarbrücken Hbf	06:00 - 23:20	
Schwandorf	06:30 - 22:00	
Schweinfurt	08:00 - 20:00	
Schwerin	06:00 - 21:45	
Siegen	Mo-Fr: 06:30 - 21:30 Sa+So: 9:15 - 18:30	
Siegen-Weidenau	Mo-Fr: 07:30 - 20:30 Sa+So: 10:15 - 18:00	
Sierksdorf	06:10 - 21:45	
Soest	06:00 - 22:00	
Solingen Hbf	06:00 - 22:00	
Sonthofen***	06:00 - 22:30	
Steinhöring	06:00 - 22:00	
Stendal	08:00 - 18:00	
Stralsund	06:00 - 21:55	
Straubing	06:00 - 20:00	
Stuttgart Hbf	00:00 - 24:00	
Timmendorferstrand* und **	06:20 - 21:45	
Traunstein	06:00 - 22:00	
Treuchtlingen	06:00 - 20:30	
Trier Hbf	Mo-Sa: 06:30 - 22:20 So: 08:00 - 21:50	
Tübingen	Mo-Fr: 06:00 - 22:30 Sa+So: 06:30 - 22:30	
Uelzen	06:00 - 22:00	
Ulm Hbf	06:30 - 23:15	
Unna	00:00 - 24:00	
Velgast*	06:35 - 21:25	
Waren (Müritz)	07:40 - 11:00 / 14:45 - 20:00	
Warnemünde	07:30 - 20:45	
Wasserburg am Inn	06:00 - 22:00	
Weiden	06:00 - 22:00	
Weimar	08:10 - 18:35	
Wernigerode	07:00 - 21:00	
Westerland (Sylt)	Mo-Fr: 08:15 - 20:00 Sa: 08:15 - 18:15 So: 08:15 - 20:00	

Bahnhof	Uhrzeit	Spontanhilfen derzeit nicht möglich
Wiesbaden	Mo-Fr: 06:15 - 19:45 Sa+So: 09:15 - 18:45	
Wittlich Hbf	07:00 - 21:00	
Wolfsburg	06:00 - 22:30	
Worms	Mo: 08:00 - 20:00 Di-So: 08:00 - 13:45 / 14:30 - 20:00	
Würzburg	06:00 - 22:30	
Wuppertal Hbf	06:00 - 22:15	
Züssow**	07:00 - 21:00	
Zwickau (Sachs)	08:00 - 18:00	
<p>Spontanhilfen sind aktuell nicht möglich. Bitte melden Sie alle Hilfeleistungen über die Mobilitätsservicezentrale an.</p> <p>Telefonnummer: 030 652 128 88</p> <p>Faxnummer: 030 652 128 99</p> <p>E-Mail: msz@deutschebahn.com</p>		
<p>* An diesem Bahnhof erbringt die DB Station&Service AG aufgrund vertraglicher Vereinbarung mit DB Regio AG in deren Auftrag und auf deren Kosten Hilfeleistungen für mobilitätseingeschränkte Reisende dieser Eisenbahnverkehrsunternehmen (Ausgenommen hiervon sind Zeiten in denen spontane Hilfeleistungen möglich sind).</p>		
<p>** An diesem Bahnhof erbringt die DB Station&Service AG aufgrund vertraglicher Vereinbarung mit DB Fernverkehr AG in deren Auftrag und auf deren Kosten Hilfeleistungen für mobilitätseingeschränkte Reisende dieser Eisenbahnverkehrsunternehmen (Ausgenommen hiervon sind Zeiten in denen spontane Hilfeleistungen möglich sind).</p>		
<p>*** An diesem Bahnhof erbringt die DB Station&Service AG aufgrund vertraglicher Vereinbarung mit dem Allgäu Express (alex) in deren Auftrag und auf deren Kosten Hilfeleistungen für mobilitätseingeschränkte Reisende dieser Eisenbahnverkehrsunternehmen (Ausgenommen hiervon sind Zeiten in denen spontane Hilfeleistungen möglich sind).</p>		



Leitfaden für die Mitnahme orthopädischer Hilfsmittel

DB Vertrieb GmbH

**Kontaktstelle für
Behindertenangelegenheiten**

Dezember 2020

Inhaltsverzeichnis

1 Einleitung	3
2 Ausgangslage	4
2.1 Definition „Orthopädische Hilfsmittel“	4
2.2 Voraussetzungen seitens der Deutschen Bahn AG	4
2.2.1 Formale Rahmenbedingungen.....	4
2.2.2 Technische Voraussetzungen	5
3 Besonderheiten für die verschiedenen Hilfsmittel	7
3.1 Rollstühle und Elektro-Scooter	7
3.1.1 Darstellung der Hilfsmittel.....	7
3.1.2 Mitnahmebestimmungen im Fernverkehr.....	8
3.1.3 Mitnahmebestimmungen im Nahverkehr	8
3.2 Beidarmig bediente Gehhilfen	9
3.3 Einarmig bediente Gehhilfen	9
3.4 Sonstige Hilfsmittel für die Mobilität.....	10
3.4.1 Kinderwagen und Reha-Buggy.....	10
3.4.2 Kleine Dreiräder mit den Maßen weniger als 120 cm in der Länge und 70 cm in der Breite	10
3.4.3 Dreiräder, Liegedreiräder, lange Laufräder, große Micro-Bikes und nicht trennbare Hand-Bikes	11
3.4.4 Fahrräder, Elektrofahrräder, Tandems und Roller.....	11
3.4.5 Ausgeschlossene Hilfsmittel.....	12
4 Exkurs: Beförderung orthopädischer Hilfsmittel mit dem DB Gepäckservice	12

1 Einleitung

Vielfältige Anfragen von behinderten Reisenden und DB-Mitarbeitern bezüglich der Mitnahme von orthopädischen Hilfsmitteln im Zug zeigen, dass teilweise Unklarheit darüber besteht, welche Hilfsmittel erlaubt und wie diese zu erkennen sind. Dieser Leitfaden hat für die Beförderung von Hilfsmitteln durch Unternehmen der Deutschen Bahn AG Empfehlungs-charakter und soll als Orientierungshilfe für Kunden und Mitarbeiter dienen. Er ist nicht Bestandteil von Beförderungsverträgen und begründet keine Fahrgastrechte.

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. Klasse, unabhängig davon, in welcher Klasse 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, ausgleichend oder stützend auf die Haltungs- und Bewegungsorgane wirken oder deren einzelne Funktionen ersetzen.

Die Definition nach der Norm ISO 9999 „Hilfsmittel für Menschen mit Behinderungen – Klassifikation und Terminologie“ ist im Vergleich zum Hilfsmittelbegriff des neunten Sozialgesetzbuchs (SGB IX), im Kontext der medizinischen Rehabilitation weiter gefasst und schließt auch Alltagsgegenstände sowie Gegenstände für die Arbeit und die Freizeit ein.

Hilfsmittel sind demnach „jegliche Produkte, einschließlich Software, die von oder für Menschen mit Behinderung verwendet werden, um am öffentlichen Leben teilzuhaben, um Körperfunktionen/-strukturen und Aktivitäten zu schützen, zu unterstützen, zu messen oder zu ersetzen oder um Schädigungen, Beeinträchtigungen der Aktivität und Einschränkungen der Teilhabe zu verhindern.“

Sie können in verschiedene Kategorien eingeteilt werden. In diesem Leitfadens werden die „Hilfsmittel für die persönliche Mobilität“ betrachtet. Dazu gehören:

- Muskelkraftgetriebene Rollstühle
- Handbetriebene Fahrradrollstühle (Hand-Bikes)
- Motorbetriebene Rollstühle
- Elektro-Scooter
- Beidarmig bediente Gehhilfen (z.B. Rollatoren, Gehgestelle, Laufräder)
- Einarmig bediente Gehhilfen (z.B. Gehstöcke, Achselstützen)
- Sonstige Mobilitätshilfen (z.B. Reha-Buggy, kleine Dreiräder, Fahrräder, und Segways)

2.2 Voraussetzungen seitens der Deutschen Bahn AG

2.2.1 Formale Rahmenbedingungen

Das SGB IX, Teil 3, Kapitel 13 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“ (§ 228 (6) 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 AG bei der Entscheidung über die Mitnahme von orthopädischen Hilfsmitteln 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 für Reisen innerhalb Deutschlands; 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 Treffpunkte im Bahnhof bzw. am Zug können vereinbart werden, um bedarfsgerecht und ohne Verzögerung die Hilfeleistungen durchführen zu können.

Die unentgeltliche Hilfeleistung bei Ein- und Ausstiegshilfen für Fahrgäste mit orthopädischen und Reha-Hilfsmitteln sowie Mobilitätshilfen ist abhängig vom Eintrag des Merkzeichens „G“ im Schwerbehindertenausweis. Zusätzlich können die Mitarbeiter ein Gepäckstück tragen. Weitere Gepäckstücke können durch den kostenpflichtigen Gepäckträgerservice übernommen oder im Vorfeld durch Nutzung des Serviceangebotes „DB Gepäckservice“ 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, unter Berücksichtigung ihrer Maße und Gewichte, von der Deutschen Bahn AG unentgeltlich 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 AG sind die technischen Voraussetzungen von entscheidender Bedeutung.

Entscheidend für die Beförderung orthopädischer Hilfsmittel im Zug ist vor allem der Anhang M zur o. g. TSI PRM (1300/2014). Er legt einheitliche Abmessungen für Rollstühle fest:

Länge: 120 cm + 5 cm für die Füße

Breite: 70 cm + min. 10 cm für die Hände am Rad

Weiterhin liegen die Abmessungen der barrierefreien Bereiche im Zug zugrunde (Angaben folgen den Programmen der Deutschen Bahn AG zur Barrierefreiheit; s. a. www.bahn.de/programm-barrierefrei, die den sukzessiven Abbau von Barrieren entlang der Reisekette zum Ziel haben):

Tür/Gangbreite: ≥ 85 cm in rollstuhlgerechten Bereichen

Wendefläche im Zug/Behinderten-WC: 150 cm x 150 cm

Höhe der Tischunterkante am Rollstuhlstellplatz und der Waschtischunterkante im Sanitärbereich: ≥ 67 cm

In den Fernverkehrszügen ist für die Mitnahme im Fahrradabteil, unabhängig von den Regelungen zur Fahrradkarte, eine Stellplatzreservierung erforderlich. Wenn alle Fahrradstellplätze ausgebucht sind, kann aus Sicherheitsgründen keine Mitnahme orthopädischer Hilfsmittel dieser Kategorie ermöglicht werden. Die Breite der orthopädischen Hilfsmittel darf bei Mitnahme in Fernverkehrszügen 70 cm nicht überschreiten.

Das orthopädische Hilfsmittel muss vom Kunden gegen Umfallen bzw. Wegrollen gesichert werden, wenn eine Aufhängung in vorhandene Fahrradhalterungen nicht möglich ist. Tür- und Gangbereiche sind dabei stets freizuhalten. Die maximale Traglast der fahrzeuggebundenen Einstiegshilfen beträgt 350 kg. Des Weiteren sind die Voraussetzungen am Bahnsteig zu beachten. Nicht alle Züge im Nah- und Fernverkehr verfügen 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 Mitarbeitern der Mobilitätsservice-Zentrale zur Verfügung gestellt. Sie verfügen u. a. über Informationen zu den folgenden Parametern:

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

An vielen Bahnhöfen, an denen eine Hilfeleistung angeboten wird (s. a. Anlage - Bahnhofliste DB Station&Service AG zu den Zugangsregeln der DB Station&Service AG für mobilitätseingeschränkte Reisende unter www.bahn.de/fahrgastrechte) stehen Rollstuhlhubgeräte mit den folgenden Abmessungen und Traglasten zur Verfügung.
Traglast: 250 kg bis 350 kg
Maße: 120 cm x 80 cm (Plattformgröße)

Die Rollstuhlhubgeräte sind auf der Basis der Empfehlungen der europäischen Normen 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 Mitarbeiter können einen Abgleich mit der Tragfähigkeit der am Bahnhof

vorhandenen Einstiegshilfen vornehmen. Nicht angemeldete Reisende teilen diese Angaben unbedingt rechtzeitig vor Abfahrt des Zuges den Servicemitarbeitern am Bahnhof mit.

3 Besonderheiten für die 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 und Elektro-Scooter

3.1.1 Darstellung der Hilfsmittel

3.1.1.1 Muskelkraftbetriebene Rollstühle



3.1.1.2 Handbetriebene Fahrradrollstühle



3.1.1.3 Motorbetriebene Rollstühle und Elektro-Scooter



3.1.2 Mitnahmebestimmungen im Fernverkehr

- Die Mitnahme auf einem Rollstuhlstellplatz erfolgt für behinderte Menschen mit Merkzeichen „B“ und „G/aG“ im Schwerbehindertenausweis unentgeltlich.
- Ist kein Merkzeichen „B“ im Schwerbehindertenausweis vorhanden, fällt ein Reservierungs-entgelt an.
- Die Beförderung erfolgt auf einem Rollstuhlstellplatz, wenn die maximalen Maße nach TSI PRM Anlage M in der Länge 120 cm und in der Breite 70 cm nicht überschritten werden.
- Bei einem Hand-Bike ist die Trennung des manuell betriebenen Rollstuhls vom Handantrieb mit Vorderrad erforderlich.
- Bei Verwendung einer entkuppelbaren Zugmaschine für einen manuellen Rollstuhl,
 - muss der Reisende sich auf einen Zugsitz umsetzen können,
 - muss der Rollstuhl faltbar sein,
 - muss eine Begleitperson für den Transfer der Zugmaschine zwischen Einstiegsbereich und Rollstuhlstellplatz zur Verfügung stehen, die zudem für die Abstellung beider Hilfsmittel auf einem Rollstuhlstellplatz sorgt.
 - Ist der Zugang über eine Rampe direkt zum Rollstuhlstellplatz möglich (keine schmalen Gänge und Zwischentüren) und der Reisende kann selbstständig die notwendigen Rangier-vorgänge vornehmen, kann ggf. auf die Hilfsperson verzichtet werden.
- Das Gesamtgewicht darf die Tragfähigkeit der Einstiegshilfe nicht überschreiten (250 kg bzw. 350 kg).
- Befindet sich der Rollstuhlstellplatz im Bereich der 1. Klasse, ist eine Fahrberechtigung für die 2. Klasse ausreichend.
- Es erfolgt keine Mitnahme im Fahrradbereich, da dieses nicht den Sicherheits- und Komfortansprüchen genügt (fehlende Universaltoilette bzw. Servicerruf Taste).

3.1.3 Mitnahmebestimmungen im Nahverkehr

- Es ist eine eingeschränkte Beförderung bei Maßen größer als 120 x 70 cm möglich.

- Das Gesamtgewicht darf die Tragfähigkeit der Einstiegshilfe (auch fahrzeuggebunden) nicht überschreiten (250 kg bzw. 350 kg).
- Die Verantwortung bei der Benutzung liegt beim Kunden.

3.2 Beidarmig bediente Gehhilfen

Gehgestelle, Rollatoren, spezielle Roller mit Sitzfläche für kleinwüchsige Menschen, Micro-Bikes und Laufräder werden nicht mit einer Einstiegshilfe verladen, da sie nicht so groß und nicht so schwer wie Rollstühle sind. Servicemitarbeiter unterstützen jedoch beim Ein- und Ausstieg, sofern dies benötigt wird.

Fast alle Gehhilfen sind klappbar und können durch Begleitpersonen oder das Zugpersonal unter oder zwischen den Sitzen bzw. in den Gepäckregalen verstaut werden.

Nicht klappbare Gehgestelle, Laufräder und Rollatoren sowie Micro-Bikes werden auf dem Rollstuhlstellplatz befördert, sofern das Merkzeichen „G“ im Schwerbehindertenausweis vorhanden ist.

Nicht zusammenklappbare Fahrräder und Elektrofahrräder, die nicht zulassungspflichtig sind, können in Fahrradabteilen befördert werden. Siehe auf Punkt 3.4.3 unten.



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 Sonstige Hilfsmittel für die Mobilität

3.4.1 Kinderwagen und Reha-Buggy

Behinderte Kinder mit dem Merkzeichen „G“ im Schwerbehindertenausweis werden in einem Kinderwagen oder Reha-Buggy auf einem Rollstuhlstellplatz befördert.



3.4.2 Kleine Dreiräder mit den Maßen weniger als 120 cm in der Länge und 70 cm in der Breite



Die Mitnahme auf einem Rollstuhlstellplatz erfolgt für behinderte Menschen mit den Merkzeichen „B“ und „G/aG“ im Schwerbehindertenausweis kostenfrei.

3.4.3 Dreiräder, Liegedreiräder, lange Laufräder, große Micro-Bikes, nicht trennbare Hand-Bikes



Dreiräder, Liegedreiräder, große Micro-Bikes oder lange Laufräder (>120 cm), nicht trennbare Fahrradrollstühle (Hand-Bikes) dienen ihren Nutzern zwar als 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.

Mitnahmebedingungen:

- Die Mitnahme erfolgt für behinderte Menschen ohne Merkzeichen „G/aG“ im Schwer-behindertenausweis mit einer Fahrradkarte.
- Die Mitnahme erfolgt für behinderte Menschen mit Merkzeichen „G/aG“ im Schwer-behindertenausweis unentgeltlich.
- Die Beförderung des Hilfsmittels erfolgt für alle Personengruppen im Fahrradabteil,
- sofern die Platzverhältnisse den Zugang und die gefahrlose Beförderung erlauben.
- Die Maße und das Gewicht sind in der Anmeldung der Hilfeleistung zu vermerken.
- Bei der Verladung wird bei Vorlage Merkzeichen „G/aG“ im Schwerbehindertenausweis geholfen, wenn die Arbeitsschutzbestimmungen des Personals eingehalten werden.
- Mit übergroßen Hilfsmitteln ist ggf. eine Beförderung in den Aufzügen nicht möglich.
- Die Verantwortung bei der Benutzung liegt beim Kunden.

3.4.4 Fahrräder, Elektrofahrräder, Tandems und Roller

Roller, Tandems sowie Fahrräder und Elektrofahrräder/-dreiräder, die nicht zusammenklappbar und nicht zulassungspflichtig (<25 km/h) sind, sind keine orthopädischen Hilfsmittel im Sinne des SGB IX und keine Hilfsmittel zur Mobilität. Sie dienen Ihrem Nutzer als Sportgerät und unterliegen den Beförderungsbedingungen für Fahrräder.

3.4.5 Ausgeschlossene Hilfsmittel

Segways, Motorroller, Mopeds, Quads, etc. sind von der Beförderung ausgeschlossen.



4 Exkurs: Beförderung orthopädischer Hilfsmittel mit dem DB Gepäckservice

Reisende, die ihr Hilfsmittel nicht bei der Zugfahrt mitnehmen können oder wollen, haben die Möglichkeit, es mit dem Gepäckservice der Deutschen Bahn AG befördern zu lassen. Dabei werden Rollstühle (Krankenfahrstühle) unentgeltlich befördert, wenn das Merkzeichen „G“ im Schwerbehindertenausweis der Reisenden eingetragen ist (ein Hilfsmittel/Fahrt). Der kostenlose Service gilt im Inland (außer Kreuzfahrtschiffe, Inseln und Flughäfen).

Bei der Beförderung orthopädischer Hilfsmittel als Gepäckservice sind folgende Bedingungen zu erfüllen:

Maximalmaße: Länge x Breite x Höhe: 125 x 110 x 160 cm
Maximalgewicht: 100 kg (ab einem Gewicht von 31,5 kg ist ein besonderes Anmeldeformular auszufüllen, da die Beförderung in einem Sonderprozess organisiert werden muss)

Dreirädrige Krankenfahrstühle, Krankenfahräder, Hand-Bikes sowie Elektrofahrzeuge sind von der Beförderung mit dem DB Gepäckservice ausgeschlossen.



Anlage 7:

Kontaktdaten der Mitglieder der begleitenden Arbeitsgruppe zum Programm der Deutschen Bahn AG

- **Alexander Ahrens**
Mitglied DB Kundenbeirat
ISL – Interessenvertretung Selbstbestimmt Leben in Deutschland e.V.
Leipziger Straße 61
10117 Berlin
Tel: 030 40 57 14 13
Fax: 030 310 112 51
E-Mail: aahrens@isl-ev.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
E-Mail: DSB-Referat-BPB@schwerhoerigen-netz.de
- **Brigitte Buchsein**
Deutscher Blinden- und Sehbehindertenverband (DBSV)
Donrbachstraße 9
61440 Oberursel
Mobil: 0170 / 3325857
E-Mail: b.buchsein@bsbh.org
- **Anna Courtpozanis**
ehemaliges Mitglied DB Kundenbeirat
Blinden- und Sehbehindertenbund in Hessen e.V.
Holzgasse 28
64380 Rossdorf
Mobil: 0174 32 42 162
E-Mail: anna@courtpozanis.de
- **Thomas Dinges**
Mitglied des Interministeriellen Arbeitsstabes bei der Beauftragten der Bundesregierung für die Belange behinderter Menschen
Mauerstraße 53
11017 Berlin
Tel.: 03018 52 74 44 4
Fax: 03018 52 71 871
E-Mail: thomas.dinges@behindertenbeauftragte.de



- **Bernhard Endres**
Pleinfeld – BSK e.V. – Kontaktstelle Fränkisches Seenland
Gündersbach 8
91785 Pleinfeld
Tel.: 09144 93 080
Fax: 09144 93 082
E-Mail: bernhard.endres@gmail.com
- **Dr. Regina Ernst**
Bundesarbeitsgemeinschaft für Rehabilitation e.V. (BAR)
Solmsstraße 18
60486 Frankfurt am Main
Tel.: 069 60 50 18 16
E-Mail: regina.ernst@bar-frankfurt.de
- **Jan Gerspach**
Sozialverband VdK Bayern e.V.
Resortleitung Leben mit Behinderung
Schellingstraße 31
80799 München
Tel: 089 21 17 103
Fax: 089 21 17 240
E-Mail: j.gerspach@vdk.de
- **Jenny Häusler**
Referentin Referat G 15
- Personenverkehr, Öffentliche Verkehrssysteme -
Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
Invalidenstraße 44
10115 Berlin
Tel.: 030 18300-2464
E-Mail: jenny.haeusler@bmvi.bund.de
- **Klaus Heidrich**
Allgemeiner Behindertenverband in Deutschland e.V.
Dorfstraße 13
17192 Schloen-Dratow
Mobil: 0175 28 35 715
E-Mail: klaus.heidrich@abid-ev.de
- **Annerose Hintzke**
Referentin für Barrierefreiheit – Abteilung Sozialpolitik
Sozialverband VdK Deutschland e.V.
Linienstraße 131
10115 Berlin
Telefon: 030 92 10 58 0-309
Telefax: 030 92 10 58 0-310
E-Mail: hintzke@vdk.de
- **Jörg Hörner**
Referat 44 - Investitionen Fahrweg-Süd
Eisenbahn-Bundesamt
Zentrale
Heinemannstraße 6
53175 Bonn



Tel.: 0228 98 26 448
Fax: 0228 98 26 9448
E-Mail: HoernerJ@eba.bund.de

- **Hans-Jürgen Kleefeldt**
Deutsche Gehörlosen-Bund e.V.
Grönenweg 55
22549 Hamburg
Tel: 030 49 90 22 - 66
Fax: 030 49 90 22 - 10
E-Mail: h.kleefeldt@gehoerlosen-bund.de
- **Norbert Kruse**
Eisenbahn-Bundesamt
GA 5473
Nationale Durchsetzungsstelle
Fahrgastrechte
Heinemannstraße 6
53175 Bonn
Tel.: 0228 30 795 - 428
Fax: 0228 30 795 - 499
E-Mail: KruseN@eba.bund.de
- **Kay Macquarrie**
Beirat „barrierefreier Tourismus“ bei der Interessenvertretung Selbstbestimmt Leben in Deutschland e.V. (ISL)
SoVD-Mitglied in der begleitenden Arbeitsgruppe zum Programm der DB AG
Klausdorfer Straße 41
24161 Altenholz
Tel.: 0431 66 72 65 04
Mobil: 0178 53 14 378
Fax: 03212 14 68 593
E-Mail: kaymacquarrie@gmail.com
- **Kai Morten**
Bundesministerium für Arbeit und Soziales
Referat Va1
Gleichstellung behinderter Menschen,
Grundsatzfragen der Behindertenpolitik
Wilhelmstraße 49
10117 Berlin
Tel.: 03018 527-1344
Fax: 03018 527-2086
E-Mail: kai.morten@bmas.bund.de
- **Nils Rahmlow**
Bundesverband für körper- und mehrfachbehinderter Menschen e.V.
Haselbrockstraße 135
22089 Hamburg
E-Mail: nils.rahmlow@t-online.de
- **Annette Schlatholt**
BAG SELBSTHILFE
Ass.jur./Geschäftsführerin
LAG SELBSTHILFE NRW e.V.



Neubrückenstraße 12 - 14
48143 Münster
Tel.: 0251 5 40 16
Fax: 0251 51 90 51
E-Mail: annette.schlatholt@lag-selbsthilfe-nrw.de

- **Rita Schroll**
Mitglied im Kundenbeirat der Deutschen Bahn AG
Deutscher Blinden- und Sehbehindertenverband e.V. (DBSV)
Am Erlengraben 4
35037 Marburg
Tel.: 06421 20 08 96
E-Mail : schroll@erlengraben.de
- **Dr. Volker Sieger**
Leiter Bundesfachstelle für Barrierefreiheit
Wilhelmstraße 139
10963 Berlin
Tel.: 030 2593678 - 0
Fax: 030 2593678 - 700
E-Mail: bundesfachstelle-barrierefreiheit@kbs.de
- **Eberhard Tölke**
Deutscher Blinden- und Sehbehindertenverband (DBSV)
Rungestraße 19
10179 Berlin
Tel.: 030 28 53 87-0
Fax: 030 28 53 87-200
E-Mail: info@dbsv.org
- **Hans Joachim Wöbbeking**
Ehemaliges Mitglied DB Kundenbeirat
Bundesverband Polio e.V.
Alisostraße 67
59192 Bergkamen
Tel.: 02306 98 31 07
Fax: 02306 98 31 08
E-Mail: hajowoe@t-online.de

Anlage 8: Abkürzungsverzeichnis der Deutschen Bahn AG

BEG	Bayerische Eisenbahngesellschaft
BGG	Behindertengleichstellungsgesetz
BIP	Bahnhofsinformationsplakat
BR	Baureihe
CD	České dráhy (dt.:Tschechische Bahn)
DB	Deutsche Bahn
DSA	dynamische Schriftanzeiger
EBO	Eisenbahnbau- und betriebsordnung
EDF	European Disability Forum
EG	Europäische Verordnung
EGB	Erzgebirgsbahn
ELTB	Eisenbahnspezifische Liste Technischer Baubestimmungen
ET	Elektrotriebzug
EU	Europäische Union
Hbf	Hauptbahnhof
HVV	Hamburger Verkehrsverbund
IC	Intercity
ICE	Intercity-Express
IRE	Interregio-Express
KBS	Kursbuchstrecken
KHB	Kurhessenbahn
KiN	Kundenbetreuer im Nahverkehr
LAG	Landesarbeitsgemeinschaft für behinderte Menschen
LVS	Landesweite Verkehrsservicegesellschaft
MSZ	Mobilitätsservice-Zentrale
M/V	Mecklenburg-Vorpommern

NAH.SH	Nahverkehr in Schleswig-Holstein
OBS	Oberweißbacher Berg- und Schwarztalbahn
ÖBB	Österreichischen Bundesbahn
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
PASSAGE	Passenger Accessibility Solutions Support and Action Group for Europe
PESA	Pojazdy Szynowe Pesa Bydgoszcz SA (dt.: <i>Schienenfahrzeuge Bromberg AG</i>)
RAB	Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH
RB	Regionalbahn
RB SH	Regionalbahn Schleswig-Holstein
RE	Regional-Express
SBB	Schweizer Bundesbahn
TEN	Transeuropäischen Eisenbahnnetz
TEIV	Verordnung über die Interoperabilität des transeuropäischen Eisenbahnsystems
TSI PRM	Technische Spezifikation für Interoperabilität Menschen mit eingeschränkter Mobilität
TSI INS	TSI Infrastruktur
TSI SRT	TSI Tunnelsicherheit
S-Bahn	Stadtschnellbahn
SOB	Südostbayernbahn
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
UIC	Union internationale des chemins de fer (dt.: Internationaler Eisenbahnverband)
VB	Verkehrsbetrieb
VT	Verbrennungstriebwagen (Dieselmotor)
WFB	Westfrankenbahn
ZOB	Zentraler Omnibusbahnhof
3 S-Zentralen	Service, Sicherheit und Sauberkeit auf den Verkehrsstationen