



# **Das 5. Programm zur Barrierefreiheit der Deutschen Bahn AG**



**Januar 2025**

# Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Das 4. Programm der Deutschen Bahn zur Barrierefreiheit – ein kurzer Rückblick 2020 – 2025.....</b>	<b>3</b>
1.1	Wichtige Meilensteine der Deutschen Bahn AG auf dem Weg zur Barrierefreiheit.....	3
1.1.1	Geschäftsfeld DB Fernverkehr AG.....	3
1.1.2	Geschäftsfeld DB Regio-Busgruppe.....	3
1.1.3	Geschäftsfeld DB InfraGO AG.....	3
<b>2</b>	<b>Konkrete Maßnahmenplanung 2025 – 2030.....</b>	<b>5</b>
2.1	Maßnahmenplanung der einzelnen Unternehmensbereiche der Deutschen Bahn AG....	5
2.1.1	Maßnahmenplanung im Unternehmensbereich Personenverkehr - DB Fernverkehr AG.	5
2.1.2	Maßnahmenplanung im Unternehmensbereich Personenverkehr – DB Regio AG im Bereich Schiene.....	10
2.1.3	Maßnahmen im Geschäftsfeld DB Regio Straße.....	32
2.1.4	Maßnahmenplanungen im Unternehmensbereich Personenbahnhöfe - DB InfraGO AG.....	33
2.1.4.1	Serviceleistungen.....	33
2.1.4.2	Europäische, nationale und unternehmerische Regelungen zur Verbesserung der Barrierefreiheit.....	35
2.1.4.3	Barrierefreie Bahnsteige und Zuwegungen.....	35
2.1.4.4	Barrierefreies Reisen.....	37
2.1.4.5	Das Bahnsteighöhenkonzept der Deutschen Bahn AG.....	38
2.1.4.6	Standardisierung, Baustandards und digitale Bauteilbibliothek.....	42
2.1.4.7	Barrierefreie Gestaltung von Bahnsteigzugängen über Reisendenübergänge.....	43
2.1.4.8	Baumaßnahmen.....	45
2.1.4.9	Zukunftsbahnhöfe.....	46
2.1.4.10	Bahnhöfe in Hochleistungskorridoren.....	46
2.1.4.11	Herstellung von Elementen der weitreichenden Barrierefreiheit.....	47
2.1.4.12	Instandhaltung und Erneuerung von Ausstattungselementen.....	48
2.1.4.13	Information: Bahnhofsinformationsplakat, Dynamische Schriftanzeiger.....	49
2.1.4.14	Bahnhof.de.....	50
2.1.4.15	Schulungs- und Sensibilisierungsmaßnahmen für Mitarbeitende.....	51
2.2	Ausgewählte DB-Services.....	51
2.2.1	DB Fahrkartensysteme.....	51
2.2.2	Digitale Vertriebskanäle.....	52
2.2.3	Video-Reisezentrum.....	53
<b>3</b>	<b>Abschließende Betrachtung.....</b>	<b>55</b>
<b>4</b>	<b>Dissenspunkte.....</b>	<b>56</b>
<b>5</b>	<b>Anlagen zum 5. Programm der Deutschen Bahn AG.....</b>	<b>60</b>

# **Das 4. Programm der Deutschen Bahn zur Barrierefreiheit**

## **– ein kurzer Rückblick 2020 – 2025**

### **1.1 Wichtige Meilensteine der Deutschen Bahn AG auf dem Weg zur Barrierefreiheit**

#### **1.1.1 Geschäftsfeld DB Fernverkehr AG**

Die seit Veröffentlichung des 4. Programms der Deutschen Bahn AG zur Barrierefreiheit bereits erzielten Verbesserungen sind in der 5-Jahres-Bilanz zum 4. Programm der Deutschen Bahn AG für den Bereich Fernverkehr im Detail beschrieben. Stellvertretend für viele umgesetzte Maßnahmen sei für das Geschäftsfeld DB Fernverkehr AG auf die Inbetriebnahme neuer ICE-Züge mit Berücksichtigung einer fahrzeuggebundenen Einstiegshilfe sowie dem Intercity 2 als Doppelstockzug mit niederflurigen Einstiegen zum rollstuhlgerechten Bereich verwiesen.

#### **1.1.2 Geschäftsfeld DB Regio-Busgruppe**

Busverkehre werden im öffentlichen Straßenraum erbracht. Daraus ergibt sich, dass die Gesellschaften der DB Regio Bus-Gruppe Maßnahmen zur Barrierefreiheit nicht eigenständig umsetzen können. Die Haltestellen im Busverkehr liegen im Verantwortungsbereich der Kommunen, welche durch ihre eigene Strategie und Investitionspolitik den Rahmen vorgeben, in dem DB Regio Maßnahmen sinnvoll umsetzen kann.

Die Gesellschaften der DB Regio Bus-Gruppe arbeiten eng mit den Aufgabenträgern zusammen, um lokal die richtigen Maßnahmen zur Verbesserung der Barrierefreiheit zu entwickeln und umzusetzen. Abhängig von den verkehrlichen Bedürfnissen, den finanziellen Möglichkeiten sowie der jeweiligen Bevölkerungs- und Siedlungsstruktur werden Maßnahmen zur Barrierefreiheit in jedem Landkreis unterschiedlich umgesetzt.

#### **1.1.3 Geschäftsfeld DB InfraGO AG**

Die DB InfraGO AG ist die gemeinwohlorientierte Infrastrukturgesellschaft der Deutschen Bahn AG und bündelt seit dem 27.12.2023 die Aktivitäten des DB-Konzerns in den Bereichen Fahrweg und Bahnhöfe unter einem Dach. Das Unternehmen ist aus der Verschmelzung der beiden Infrastruktursparten des Konzerns, der DB Netz AG und der DB Station & Service AG hervorgegangen. Mit der DB InfraGO AG startet das größte Infrastrukturprogramm der DB-Geschichte. Die DB InfraGO AG hat die Zielsetzung, alle Stationen entlang der Hochleistungskorridore sowie zahlreiche weitere Bahnhöfe in den Regionen zu

modernen Mobilitätsdrehscheiben, sogenannten Zukunftsbahnhöfen, zu entwickeln, welche auch die barrierefreie Zugänglichkeit für alle Reisenden beinhalten.

### **Geschäftsfeld Personenbahnhöfe der DB InfraGO<sup>1</sup>**

Durch umfassende Neu- und Umbauten von rund 150 Bahnsteigen jährlich konnte im Geschäftsfeld Personenbahnhöfe die barrierefreie Nutzbarkeit auch im Zeitraum 01. Januar 2020 bis 31.12.2024 erheblich verbessert werden. Dazu wurden die Personenbahnhöfe u.a. mit zusätzlichen Aufzügen oder langen Rampen, erhöhten Bahnsteigen mit integriertem Blindenleitsystem inklusive der Nachrüstung von rund 35.000 taktilen Handlaufschildern, dynamischen visuellen und akustischen Fahrgastinformationsanlagen, in kleineren Stationen auch als dynamische Schriftanzeiger (DSA) mit Akustikmodul, ausgerüstet.

Als ausgewählte Bahnhofsprojekte sind hier beispielhaft die folgenden Projekte genannt:

- Dortmund Hbf: Seit 2023 sind erstmals alle (aktiven) Bahnsteige barrierefrei erreichbar.
- Augsburg Hbf: Nach rund acht Jahren Bauzeit sind die Empfangshalle im historischen Bahnhofsgebäude sowie das Zwischengeschoss zu den Bahnsteigen mit Aufzügen vollständig barrierefrei erreichbar.
- Flughafen Berlin-Brandenburg BER: Die neue Station ist stufenlos erreichbar. In Verbindung mit den im Zielzustand vorgesehenen Fahrzeugen ist ein selbstbestimmtes Reisen möglich. Das Ein- und Aussteigen bei einigen Zügen wird derzeit noch durch Einstiegshilfen unterstützt.
- Rastatt: Nach einer umfassenden Modernisierung können nun alle Fahrgäste barrierefrei an- und abreisen. Sogenannte “Kombibahnsteige” mit Abschnitten mit 55 cm und 76 cm Kantenhöhe ermöglichen den Einstieg in die unterschiedlichen dort eingesetzten Fahrzeuge.

Weiterführende Informationen zu den Meilensteinen im Zeitraum 2020 bis 2024 sind in der 5-Jahres-Bilanz zum 4. Programm zur Barrierefreiheit der Deutschen Bahn AG abgebildet.

---

<sup>1</sup> In dem hier angesprochenen Rückblick (Jahre 2020 – 2025) ist die DB Station & Service AG gemeint, da die DB InfraGO AG erst zum 27.12.2023 gegründet wurde.

# **Konkrete Maßnahmenplanung 2025 – 2030**

## **1.2 Maßnahmenplanung der einzelnen Unternehmensbereiche der Deutschen Bahn AG**

### **1.2.1 Maßnahmenplanung im Unternehmensbereich Personenverkehr - DB Fernverkehr AG**

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 Reisende mit Rollstuhl gleichzeitig reisen. Zusätzlich zu den in der TSI PRM geforderten taktilen Kennzeichnungen von Toiletten, Hilfsvorrichtungen und zum Öffnen und Schließen von Türen, sind in vielen Zügen die Piktogramme zum Auffinden des Sitzplatzes taktil ausgeführt.

Die geplanten Maßnahmen zur Verbesserung der Barrierefreiheit bis 2030 orientieren sich bei den Fahrzeugneubeschaffungs- und Redesign-Maßnahmen weitestmöglich an den in Anlage 1 beschriebenen Standards zur Fahrzeuggestaltung im Fernverkehr.

#### **Inbetriebnahme ICE 3neo**

Im Bereich des Hochgeschwindigkeitsverkehrs werden in den kommenden Jahren weitere 66 der neu bestellten ICE 3neo in Betrieb gehen, nachdem bis Ende 2024 bereits die ersten 24 Züge dieses Typs den Einsatz aufgenommen haben. Alle Triebzüge sind mit einem gegenüber früheren ICE-Baureihen neu konstruierten und verbesserten fahrzeugseitigen Hublift ausgestattet. Pro Triebzug gibt es zwei Rollstuhlplätze. Auf allen Verbindungen mit starker Nachfrage, bei denen zwei Züge gekuppelt eingesetzt werden, können damit jeweils vier Rollstuhlplätze angeboten werden.

Mit der Investition in neue ICE 3neo-Züge bleibt die DB auf Wachstumskurs und hat das Angebot der ICE-Flotte bis 2030 um insgesamt 90 ICE 3neo mit jeweils 439 Sitzplätzen erweitert. Diese Züge kommen vorrangig zwischen Nordrhein-Westfalen und München sowie auf den internationalen Verbindungen von Frankfurt (M) nach Brüssel und Amsterdam zum Einsatz. Mit fortschreitender Inbetriebnahme der bestellten ICE 3neo wird sich deren Einsatzfeld im ICE-Kernnetz bis beispielsweise nach Berlin weiter ausdehnen.

## **Inbetriebnahme ICE L**

Voraussichtlich ab Ende 2025 werden die ersten der 23 ICE L-Züge aus dem ersten Abruf schrittweise in Betrieb genommen. Der Einsatz auf den touristischen Direktverbindungen nach Westerland (Sylt) und Oberstdorf ist ab Mitte 2026 vorgesehen. Die weiteren ICE L-Züge aus dem zweiten Abruf werden im Anschluss auf Strecken des deutschen Kernnetzes sowie zu weiteren touristischen Zielen zum Einsatz kommen.

Beim Thema Barrierefreiheit setzt der Zug neue Maßstäbe: Der Einstieg in den Zug ist stufenlos, das heißt er befindet sich beim 76 cm-Bahnsteig auf Bahnsteighöhe. Bei 55 cm-Bahnsteigen – im ICE L-Einsatzgebiet die Ausnahme – wird vom Zugpersonal eine im Fahrzeug mitgeführte Rampe aufgelegt. Reisenden mit Rollstuhl wird es so möglich sein, selbstbestimmt ein- und auszusteigen. Aber auch Reisenden mit Gepäck oder Familien mit Kinderwagen wird der Einstieg erleichtert. Aufgrund des Niederflurkonzeptes des Herstellers Talgo sind fast alle Sitzplätze im Zug ebenfalls stufenlos erreichbar. Nur wenige Sitzplätze am Ende des Zuges sind über Stufen zugänglich. Der ICE L verfügt über drei Rollstuhlstellplätze mit höhenverstellbaren Tischen. Zudem steht eine Universaltoilette zur Verfügung. Außerdem verfügt der Zug über ein taktilen Leitsystem und Informationen in Brailleschrift.

## **Modernisierungsprogramm ICE 1**

Das Modernisierungsprogramm für die ICE 1-Flotte wird fortgesetzt und vsl. im Dezember 2025 abgeschlossen sein. Die Maßnahmen wurden bereits im 4. Programm zur Barrierefreiheit der Deutschen Bahn AG bzw. werden in der 5-Jahres-Bilanz zum 4. Programm genauer beschrieben.

## **Beschaffung neuer Hochgeschwindigkeitszüge**

Die Umsetzung barrierefreier Anforderungen ist für die DB Fernverkehr AG unverändert ein wichtiger und elementarer Bestandteil bei zukünftigen Fahrzeugneubeschaffungen.

Mindestens ein niveaugleicher und autonomer Zustieg wird hierbei zukünftig bei neuen Fahrzeugen sichergestellt. Weitere niveaugleiche Zustiege sowie eine redundante Universaltoilette werden angestrebt, sind aber von den technischen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen sowie dem Herstellermarkt abhängig.

Die DB beabsichtigt, die Programmbegleitende Arbeitsgruppe auch zukünftig bei Fahrzeugbeschaffungen frühzeitig einzubeziehen.

## **Internationale Verkehre**

Im internationalen Verkehr werden ab Dezember 2024 in Kooperation mit der Tschechischen Bahn (CD) auf der Linie Prag – Berlin – Hamburg neue Railjets der CD eingesetzt. Die neuen Garnituren sind hierbei in festem Verbund, so dass die

Verfügbarkeit beim Wagen mit rollstuhlgerechter Ausstattung verbessert wird. Die eingesetzten Railjets verfügen über drei Rollstuhlplätze und einen fahrzeugseitigen Hublift, zu welchem die Zugbegleitenden der DB geschult sind.

Voraussichtlich ab August 2025 werden auf der Linie Hamburg – Kopenhagen von den Dänischen Staatsbahnen (DSB) Talgo-Züge mit Niederflureinstieg zu 76 cm-Bahnsteigen angeboten. Diese werden statt bisher zwei nun drei Plätze für Reisende mit Rollstuhl haben.

Einen Niederflureinstieg bei 55cm-Bahnsteigen zum Schlafabteil mit zwei Liegeplätzen für Reisende mit Rollstuhl und zwei Schlafplätzen für z.B. Begleitpersonen wird es bei der Kooperation mit den Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) in den Nightjets im Nachtreiseverkehr geben. Seit Ende 2023 werden diese auf der Verbindung Wien/Innsbruck – Hamburg eingesetzt. Im Jahr 2024 soll die Verbindung München/Wien – Rom hinzukommen. In Planung ab Mitte 2025 ist der Einsatz auf den Verbindungen Wien/Innsbruck – Amsterdam sowie ab Ende 2025 der Einsatz zwischen Amsterdam und Zürich sowie ggf. zwischen Zürich und Hamburg.

Ein neuer Railjet der ÖBB mit Niederflureinstieg bei sieben von neun Wagen wird im Jahr 2024 nach und nach Richtung Italien auf der Relation München – Verona/ Bologna/Venedig eingesetzt werden. Dieser bietet Platz für drei Reisende mit Rollstuhl.

Auf der Verbindung Frankfurt (Main) – Zürich – Mailand kommt seit 2024 mit dem Giruno der modernste Niederflur-Hochgeschwindigkeitszug der SBB zum Einsatz. Der Giruno bietet einen niveaugleichen Einstieg sowohl bei 55cm-Bahnsteigen als auch bei 76cm-Bahnsteigen und je zwei rollstuhlgerechte Plätze in der 1. und 2. Klasse. Der Speisewagen ist für Reisende mit Rollstuhl zugänglich.

Ein weiterer Ausbau des gemeinsamen Angebots von DB und SBB ist ab 2026 geplant. Dann soll der Giruno auch weitere Städte in Deutschland anfahren. So ist der Zug für zusätzliche Direktverbindungen u.a. zwischen Bern/Brig und Nordrhein-Westfalen, Chur/Zürich und Hamburg sowie Chur/Zürich und Berlin in Planung.

## **DB Reisezentren**

In den kommenden Jahren werden Schritt für Schritt 25 der größten DB Reisezentren nach einem neuen Konzept umgebaut, welches über zusätzliche Komponenten verfügt: ein persönlicher Empfang (an den großen Standorten), einen in die Armlehne des Wartemöbels integrierten Lautsprecher zum Aufruf der reisenden Person an den Schalter, einen schwenkbaren Monitorarm am Schalter sowie Akustik wirksame Wände und Decken, die das Beratungsgespräch unterstützen.

Die Programmbegleitende Arbeitsgruppe wurde bei diesem Umbauprojekt bereits in der Entwicklungsphase einbezogen.

Auch bei der Modernisierung von kleineren und mittleren Standorten werden die Grundsätze der Raumgestaltung für mobilitätseingeschränkte Reisende immer in die Raumplanung integriert.

## **ICE Portal**

Im Oktober 2015 startete das ICE-Portal auf allen ICE-Zügen der DB Fernverkehr AG und hat sich inzwischen zu einer vielseitigen Service- und Entertainment-Plattform auch in vielen Intercity-Zügen etabliert. In mehreren Schritten wurden verschiedene inhaltliche 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. Zudem wurde in den letzten Jahren die Integration zusätzlicher digitaler Services vorangetrieben. Die Reisenden können nun z.B. auch im ICE-Portal den Komfort Check-in nutzen oder online Speisen und Getränke an den Sitzplatz bestellen (Am-Platz-Service in der 1.Klasse). Zum 28.06.2025 wird das Angebot im Sinne des Barrierefreiheitstärkungsgesetzes (BFSG) barrierefrei sein.

Im Fokus der zukünftigen Produktgestaltung und -entwicklung steht eine kontinuierliche barrierefreie IT-Entwicklung inkl. automatisierter und manueller Tests, die Sensibilisierung aller an Redaktionsprozessen beteiligten Personen sowie die regelmäßige Überprüfung des Angebots anhand der gültigen Anforderungen und Standards. Unter barrierefreie IT-Entwicklung ist hier konkret die Konformität zum WCAG-Standard Level AA zu verstehen.

Um diese zu gewährleisten, werden neben den automatisierten Tests manuelle Expertentests beauftragt, durch die eine vollständige Prüfung gegenüber dem WCAG-Standard Level AA (vgl. auch EN 301549) gewährleistet werden kann. Vorhandene Mängel werden in den Arbeitsrückstand (Backlog) aufgenommen und kontinuierlich abgearbeitet.

Bei der technischen Umsetzung der Barrierefreiheit wird bewusst auf technische Umgehungen, die im Internet-Browser lediglich eine scheinbar barrierefreie Überlagerung (Overlays<sup>2</sup>) hinzufügen, verzichtet.

Die Bereitstellung des Angebotes des ICE-Portals erfolgt gemeinsam mit vielen Dienstleistern und externen Partner. Mit diesen gemeinsam möchte die DB Fernverkehr AG ein barrierefreies Service- und Entertainment-Portal gestalten, das in seiner Vielfalt von Inhalten und Formaten im Sinne der Inklusion für Menschen mit und ohne Einschränkungen ein informatives und unterhaltsames Angebot darstellt.

---

<sup>2</sup> Sogenannte „Overlays“ versprechen Barrierefreiheit durch die Einbindung einer Zeile JavaScript auf der Seite. Sie passen beispielsweise die Schriftgröße oder den Kontrast an. Da sie aber generalisierte, nicht auf die Website angepasste, Werkzeuge sind, können sie nicht alle Barrieren entfernen. Zudem fehlt diesen Tools der Kontext für bestimmte Informationen, die für Barrierefreiheit wichtig sind, beispielsweise für die Erstellung von Alternativtexten zu Bildern.

## **Schulungsmaßnahmen im Bordservice**

Um über das Jahr 2024 hinaus für unsere mobilitätseingeschränkten Reisenden ein positives Reiseerlebnis zu gewährleisten, legen wir auch hohen Wert auf eine umfassende Qualifizierung unserer Mitarbeitenden. Einen besonderen Fokus legen wir hierbei auf die persönliche Betreuung der Reisenden.

Ob beim Ankommen im Zug, der Reisenden Ansprache oder auch im Service: In all unseren Funktionsausbildungen sehen wir regelmäßig Lernsequenzen vor, damit sich unsere Mitarbeitenden zielgerichtet auf die Bedürfnisse unserer mobilitätseingeschränkten Reisenden einstellen können.

So werden während der verpflichtenden Fahrzeugeinweisungen jeweils Inhalte mit Bezug zu mobilitätseingeschränkten Reisenden, zum Beispiel der fahrzeuggebundene Hublift oder die Notrufsprechstellen, trainiert. Hierdurch stellen wir sicher, dass auch bei technischen Themen der Blick für unsere Reisenden mit Mobilitätseinschränkungen geschärft wird.

Darüber hinaus werden in 2025 ca. 8500 auf unseren Zügen tätige Mitarbeitende eine Trainingssequenz erleben, in der sie sich zu ihren Erlebnissen und den Erfahrungen in der Betreuung unserer mobilitätseingeschränkten Reisenden austauschen und daraus resultierende Lernziele vertiefen.

Mithilfe der in den vergangenen Jahren initiierten und in 2024 deutlich ausgebauten Aktion „Hublift-Coaching“ wurde zusätzlich der praktische Umgang mit dem fahrzeuggebundenen Hublift sowie der direkte Reisendenkontakt im Echtbetrieb trainiert. Unser Ziel ist es hierdurch, die Handlungssicherheit unserer Mitarbeitenden zu stärken und somit die Zufriedenheit unserer Reisenden zu erhöhen.

Die überaus umfangreichen, positiven Resonanzen unserer Reisenden und Mitarbeitenden stärken die künftigen Fortführungen und unterstreichen den bisherigen Erfolg.

Hierbei werden wir erneut den Fokus auf praxisnahe Übungen und den sicheren Umgang mit den Hubliften im direkten Austausch mit unseren Reisenden legen. Dies fördert nicht nur das Vertrauen der Mitarbeitenden in ihre Fähigkeiten, sondern trägt auch maßgeblich zu einem positiven Erlebnis für unsere Reisenden bei.

Zusätzlich zu unseren Trainings stellen wir weitere bedarfsorientierte Schulungsmaterialien in Form von detaillierten Anleitungen, FAQ sowie Videos in Zeitraffer über unsere Lernplattform bereit. Dies gibt allen Mitarbeitenden die Möglichkeit, sich jederzeit und unabhängig mit dem Thema der fahrzeuggebundenen Einstiegshilfen und dem Reisendenkontakt vertraut zu machen oder bestehendes Wissen aufzufrischen. Dieses Angebot ergänzt die praktischen Trainings und ermöglicht eine nachhaltige Wissensvermittlung.

Darüber hinaus arbeiten wir kontinuierlich an der Weiterentwicklung unserer AR-Hublifit-App. Ziel ist es, das Trainingserlebnis noch praxisbezogener zu gestalten und den Mitarbeitenden während der Bedienung im Betrieb zu unterstützen. Verbesserungen an der App sollen den Nutzenden ermöglichen, in einer virtuellen Umgebung realitätsnahe Situationen zu üben und so ihre Handlungssicherheit zu steigern.

Diese Maßnahmen fördern nicht nur die Kompetenz unserer Mitarbeitenden im Umgang mit Hublifiten und mobilitätseingeschränkten Reisenden, sondern erhöhen auch die Zufriedenheit unserer Reisenden.

## **1.2.2 Maßnahmenplanung im Unternehmensbereich Personenverkehr – DB Regio AG im Bereich Schiene**

Im Nahverkehr ist die DB Regio AG durch den Wettbewerbsmarkt geprägt. Das heißt, dass die Verkehrsleistungen durch den jeweiligen Aufgabenträger ausgeschrieben werden. Dies zumeist für einen längeren Zeitraum von zehn bis 15 Jahren. In diesen Ausschreibungen werden die Anforderungen an die zu erbringenden Leistungen sehr detailliert beschrieben. Dies betrifft auch Leistungsmerkmale zur Barrierefreiheit. Die Anforderungen zur Barrierefreiheit erhalten nicht nur durch Ausschreibungen mehr Relevanz, sondern auch durch gesetzliche Vorgaben und die Anforderungen der Zielgruppe. Aus diesem Grund hat es sich die DB Regio AG zum Ziel gesetzt, auch zukünftig immer neue Projekte und Innovationen zur selbstbestimmten Mobilität, Barrierefreiheit und einer durchgängigen Reisekette zu ermöglichen. Dafür arbeitet sie eng mit verschiedensten Akteuren und Partnern zusammen. Im Fokus stehen hier beispielsweise die Zusammenarbeit mit Start-Ups<sup>3</sup> oder der Austausch mit Hochschulen und verschiedenen Experten der Branche sowie Mitgliedern der Programmbegleitenden Arbeitsgruppe. Ziel ist es, umfassende Lösungen nicht nur für die Zielgruppe, sondern gemeinsam mit der Zielgruppe zu entwickeln, um Zugangshürden abzubauen und das Reiseerlebnis entlang der Reisekette einfach und angenehm zu gestalten.

### **Fahrzeuge**

Der Fahrzeugpool der DB Regio AG ist sehr komplex und durch die Anforderungen der jeweiligen Aufgabenträger in den Regionen geprägt. Die Ausstattungskomponenten orientieren sich dabei maßgeblich an den Anforderungen der Verkehrsverträge mit den Aufgabenträgern und den gesetzlichen Vorgaben, beispielsweise an der TSI PRM. Insbesondere bei der Inbetriebnahme neuer Netze wird dabei vermehrt auf den Einsatz barrierefreier Fahrzeuge

---

<sup>3</sup> Ein Start-up-Unternehmen (von englisch to start up ‚gründen, in Gang setzen‘), auch Startup-Unternehmen oder kurz Start-up, ist eine Unternehmensgründung mit einer Geschäftsidee und hohem Wachstumspotenzial.

geachtet, die für bestimmte Bahnsteighöhen direkt zugänglich sind oder über entsprechende Rampen, wie elektrische Überfahrrampen und ausfahrbare Spaltüberbrückungen oder den Einsatz eines Hublifts den Zugang ermöglichen. Im Personennahverkehr der Deutschen Bahn AG sind aktuell ca. 80 % der Flotte barrierefrei zugänglich. Das ist nicht nur durch den Einsatz neuer Fahrzeuge möglich, sondern auch durch die Modernisierung bestehender Fahrzeugflotten. Rund um die Ausstattung der Fahrzeuge ist allerdings nicht nur der Ein- und Ausstieg wichtig, sondern auch der Einsatz von TSI PRM-gerechten Toiletten, oder die Ausstattung mit taktilen, akustischen sowie optischen Signaleinrichtungen in Form von Tastern, Ansagen oder Piktogrammen.

### **Mock-Up<sup>4</sup> Barrierefreies Reisen**

Um den Anforderungen der Zielgruppe gerecht zu werden und den Fahrtenkomfort zu steigern, arbeitet die DB Regio AG über die rechtlichen Vorgaben hinaus eigeninitiativ, indem die Bedürfnisse der Zielgruppe analysiert und an der Ist-Situation gespiegelt werden. Dazu gehört die Entwicklung eines Mock-Ups für barrierefreies Reisen, welches gemeinsam mit der Programmbegleitenden Arbeitsgruppe der Deutschen Bahn AG konzipiert und nun stetig weiterentwickelt werden soll. Das Mock-Up zeigt aktuell einen neu gedachten Fahrzeuginnenraum, der den Bedürfnissen von mobilitäts- und sinneseingeschränkten Menschen im besonderen Maße gerecht wird und dazu dienen soll, die Branche zu inspirieren und darzulegen, wie das Reiseerlebnis über Aufgabenträger und gesetzliche Forderungen hinaus positiv gestaltet werden kann. Dazu gehören die neue Konzeptionierung des Innenraums, die unter anderem eine Mitnahme von Tandems als Hilfsmittel für blinde und sehingeschränkte Reisende ermöglicht, den Rollstuhlstellplatz nicht ausschließlich in der Nähe der Universaltoilette platziert, Platz für Begleitpersonen an den entsprechenden Stellen mitdenkt, jedoch auch die Kennzeichnung der Bereiche mit Piktogrammen, Brailleschrift oder taktilen Leitstreifen exemplarisch darstellt, um Nutzungskonflikte zu vermeiden.

### **Qualifizierung der Personale**

Die Qualifizierung der Personale und die Servicequalität der kundenbetreuenden Personen im Nahverkehr und der triebfahrzeugführenden Personen sind ebenfalls wesentliche Aspekte im positiven Reiseerlebnis. Die Handlungssicherheit in den Abläufen der Mitarbeitenden sowie die Berücksichtigung verschiedener Bedürfnisse der Reisenden sind eine wichtige Grundlage für das barrierefreie Reisen aller Fahrgäste. Aus diesem Grund ist der Umgang mit mobilitätseingeschränkten Reisenden fest in der Qualifizierung der kundenbetreuenden Personen im Nahverkehr und der triebfahrzeugführenden Personen der DB Regio

---

<sup>4</sup> Ein Mock-Up ist eine mehr oder weniger grobe Skizze eines Design-Projekts, in dem alle Elemente vereinfacht dargestellt werden, um zunächst einmal nur die prinzipielle Struktur bzw. Funktion des Designs festzulegen.

AG verankert. Dabei stehen neben den zur Verfügung stehenden Unterstützungs- und Informationsangeboten auch die praktische Bedienung der Fahrzeugeinrichtungen im Fokus der Qualifizierung (z. B. Anlegen der Überfahrrampe). Die Qualifizierung der Mitarbeitenden wird dabei durch verschiedene Formate – von Vor-Ort-Trainings bis hin zu digitalen Lernangeboten – abgedeckt. Damit soll zum einen eine verlässliche Unterstützung beim Ein- und Ausstieg mobilitätseingeschränkter Reisender sichergestellt werden. Zum anderen aber auch der Servicegedanke und die Haltung gegenüber mobilitätseingeschränkten Reisenden vermittelt werden. Die Vorgaben entsprechend der Fahrgastrechteverordnung werden darüber hinaus bei der Planung und Konzeption von regelmäßigen Fortbildungsunterrichten berücksichtigt.

### **Digitale Barrierefreiheit**

Vor dem Hintergrund der Digitalisierung fokussiert die DB Regio AG den Ausbau der Reisendeninformation im Hinblick auf Medien, Kanäle und Inhalte. Dabei liegt der Fokus darauf, die Reisendeninformation möglichst nach dem 2-Sinne-Prinzip visuell und akustisch konsistent auszuspielen und die Barrierefreiheit der digitalen Ausgabekanäle auszubauen. Die Fahrgastinformation über den Zielbahnhof, den nächsten Halt oder die Ausstiegsseite erfolgt dabei weitestgehend akustisch und optisch über Ansagen oder die Displays in Fahrzeugen. Informationen zur Beschaffenheit der Fahrzeuge werden über Reiseauskunftsmedien, aber auch Anzeiger am Gleis ausgespielt. Über die Wagenstandsanzeiger werden entsprechende Informationen ausgespielt und die Wagenreihung ist exemplarisch dargestellt. So haben Reisende die Möglichkeit, sich über die Position des Steuerwagens oder des Mehrzweckabteils bereits vor der Fahrt zu informieren. Darüber hinaus werden auch digitale Anwendungen der DB Regio AG, etwa regionale Web-Seiten oder Apps, wie der „Regio Guide“ barrierefrei entwickelt. Inhalte werden beispielsweise interpretierbar für Hilfsmittel, wie Screenreader, entwickelt, sodass Texte auch akustisch wiedergegeben werden können. Des Weiteren folgt u.a. der allgemeine Aufbau der Anwendungen, zum leichteren Verständnis, einer klaren und leichtverständlichen Navigationsstruktur. Automatisierte sowie manuelle Barrierefreiheitstests ermöglichen es, Optimierungspotentiale aufzudecken und die digitalen Anwendungen stetig weiterzuentwickeln. In Zusammenarbeit mit der Zielgruppe werden die Bedürfnisse analysiert und innovative Lösungen entwickelt. Dazu gehören gemeinsame Projekte mit den Digitalisierungspartnern in der DB Welt, oder die Zusammenarbeit mit der DB Mindbox, um gemeinsam mit Start-Ups Lösungen für digitale Barrierefreiheit zu integrieren. Dabei sollen nicht nur die Anforderungen mobilitäts- und sinneseingeschränkter Menschen, sondern auch der Menschen mit Lernschwierigkeiten berücksichtigt werden.

### **Schienenersatzverkehr**

Eine wesentliche Rolle im Rahmen von Zugangsmöglichkeiten spielt der Schienenersatzverkehr. War es mobilitätseingeschränkten Reisenden bisher

häufig kaum möglich, den Schienenersatzverkehr zu nutzen, da beispielsweise nicht barrierefrei zugängliche Reisebusse zum Einsatz kamen, steht das Thema Barrierefreiheit nun auch im Projekt „Neuer Ersatzverkehr“ im Fokus. Um den Zugang für mobilitätseingeschränkte Reisende grundsätzlich zu ermöglichen, wurden dort unter anderem eigene Niederflerbusse mit Kneeling<sup>5</sup> angeschafft. Außerdem ist eine Standardisierung für den Prozess zur Vormeldung über die Mobilitätsservice-Zentrale avisiert, sodass auch dort die Anfrage für Unterstützungsleistungen möglich ist. Ein weiterer wesentlicher Punkt ist die Reisendeninformation im Zusammenhang mit Schienenersatzverkehr. Dabei stehen individuell aufbereitete Informationen für die Zielgruppe im Vordergrund: die sich auf das Angebot im Überblick, die Barrierefreiheit bestimmter Relationen, die Ausstattung der Fahrzeuge und bestimmte Serviceeinrichtungen beziehen.

## **Maßnahmen aus den Regionen**

Konkrete Maßnahmen aus den Regionen der DB Regio AG sind im folgenden Abschnitt exemplarisch vertieft:

### **Region Nord:**

Die von DB Regio in Schleswig-Holstein befahrenen Netze, unterteilen sich in die Netze E-Netz Ost, West und Mitte. In allen Ausschreibungen kamen Angebote mit neu- bzw. redesignierten Fahrzeugen 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.

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. Mit jedem Ausschreibungsgewinn war es der DB Regio SH so auch möglich, schrittweise die Rahmenbedingungen für mobilitätseingeschränkte Reisende 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 Reisende 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.

---

<sup>5</sup> Kneeling bezeichnet das Absenken eines Straßenfahrzeugs (Niveauregulierung), speziell von Bussen auf der Einstiegsseite, um so den Fahrgästen das Einsteigen zu erleichtern.

## **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 Reisende mit Rollstuhl, 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 höreingeschränkte 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 Zugenden befindet sich zusätzlich an der Front jeweils eine weitere Zielanzeige.

### **Ausstattungsbestandteile insbesondere für blinde Personen und Personen mit Sehbeeinträchtigungen**

- 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 Reisende 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. An größeren Stationen, die mit sogenannten ZIM (Zuginfo-Monitore) ausgestattet sind, erfolgt die Wagenreihung an diesen elektronisch und zugscharf. In der Regel befindet sich der Mehrzweckbereich:
  - RE 7: Zugteil Hamburg – Flensburg: ab Hamburg im zweiten Zugteil in der Mitte des Zuges, ab Flensburg am Ende des Zuges
  - RE 70: Hamburg - Kiel: ab Hamburg an der Spitze des Zuges – ab Kiel am Ende des Zuges

### **Netz Ost:**

#### **E-Netz Ost / Doppelstocktriebzüge Baureihe 445.1 und VT 648.1**

Zum E-Netz Ost gehören die Nahverkehrslinien RE 8, RE 80, RB 81 und RB 85. Im Rahmen des neuen Verkehrsvertrages E-Netz Ost erneuerte die DB Regio SH ihre Flotte im Dezember 2022 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 Überfahrrampen.

- Beide Fahrzeugarten besitzen einen Mehrzweckbereich mit Stellplätzen für mobilitätseingeschränkte Reisende im C-Wagen. Ersichtlich durch die Wagennummer 12 oder 22, die am Zugzielanzeiger Fahrzeuglängsseite angebracht ist
- Beide Fahrzeugarten ermöglichen über Sprechstellen – auch auf der Universaltoilette - direkten Kontakt zum Fahrpersonal, welches im Notfall Hilfestellung leisten kann.

### **Ausstattungsbestandteile insbesondere für gehörlose und höreingeschränkte Menschen**

- Fahrgastinformationssystem, das auf einer Display-Anzeige Fahrtziel, Zeit, den nächsten Halt, Fahrtverlauf und Auslastungsanzeigen der einzelnen Wagen 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.

### **Ausstattungsbestandteile insbesondere für blinde und seheingeschränkte 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<sup>6</sup> durch automatische Ansagen.
- Beide Fahrzeugarten ermöglichen über Notruftasten – auch auf der Universaltoilette – direkten Kontakt zum Fahrpersonal, welches Hilfestellung 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 Reisende jederzeit zusteigen.
- Der Besetzstatus einer Toilette kann durch Drücken eines Knopfes in Front der Toilette angesagt werden. Die Beschreibung des Tasters ist mit einer Brailleschrift versehen
- Der C-Wagen ist der Wagen für mobilitätseingeschränkte Reisende. Hier befindet sich auch die Universaltoilette und der Platz für Reisende mit Rollstuhl mit extra Notrufknopf, um Kontakt mit dem Zugpersonal herzustellen. Den C-Wagen kann man an der Wagenordnungsnummer auf dem Zugzielanzeiger Fahrzeuglängsseite erkennen. Dieser besitzt in Einzeltraktion die Nummer 12 und in Doppeltraktion die Nummer 12 und 22.

---

<sup>6</sup> Leichter innovativer Nahverkehrstriebwagen

- 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 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“<sup>7</sup>)**

##### **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 mit Rollstuhl ausgestattet. Diese befindet sich grundsätzlich im Steuerwagen.
- Die Steuerwagen fahren 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 Reisende mit Rollstuhl und Klappsitze für Begleitpersonen (sowie Abstellmöglichkeiten für Kinderwagen und Fahrräder). Jeder Zug enthält mehrere dieser Mehrzweckbereiche.
- Eine Überfahrrampe ist im Steuerwagen vorhanden.
- Ferner befindet sich in jedem Mehrzweckbereich 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 Reisende mit Rollstuhl einfach zu erreichen.

---

<sup>7</sup> Einstöckige Reisezugwagen

### **Ausstattungsbestandteile insbesondere für gehörlose und höreingeschränkte 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 teilweise vereinfachte Linienpläne mit Prismen- und Brailleschrift.

### **Modernisierung der Married-Pair-Wagen**

Derzeit (09/2024) werden die Married-Pair-Wagen einem Modernisierungs-Programm unterzogen. Hierbei werden folgende Maßnahmen zur Verbesserung der Barrierefreiheit umgesetzt:

- Im Steuerwagen werden 2 Rollstuhlplätze eingerichtet mit je einer zugeordneten Sprechstelle. Des Weiteren werden die beiden Rollstuhlplätze mit Rückhaltebügeln ausgestattet. Die Plätze werden zusätzlich durch Piktogramme auf dem Boden gekennzeichnet.
- Die Funktions- und Notrufinformationen im WC sowie die Betätigungsvorrichtung von Türen und Notrufeinrichtungen werden mit zusätzlichen taktilen Elementen (z.B. Piktogramme mit Braille, Taststreifen an den Türen) ausgestattet.
- In allen Wagen werden zusätzliche Monitore zur Anzeige von Fahrgastinformationen, u.a. Linienbezeichnung und nächste Haltestelle installiert.

### **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 die kundenbetreuende Person hier aufgrund der vorhandenen Steigung behilflich sein.
- Die Mehrzweckbereiche bieten Stellplätze für Reisende mit Rollstuhl 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 die Reisenden unterstützen kann.

### **Ausstattungsbestandteile insbesondere für gehörlose und höreingeschränkte 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 sehingeschränkte 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 die Reisenden unterstützen kann.

### **Expresskreuz Niedersachsen/Bremen:**

Auf den RE-Linien sind im Jahr 2025/2026 sowohl Doppelstock-Züge mit Steuerwagen als auch ET 442 im Einsatz.

Die Doppelstock-Züge verfügen über eine elektrische Überfahrrampe, eine geräumige Toilette und einen großen Mehrzweckbereich.

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

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

Neben den Doppelstock-Zügen verkehren außerdem Fahrzeuge der Baureihe ET 442 im Netz.

Breite Türen und niveaugleiche Schiebetritte auf 575 mm Höhe bieten hohen Komfort. Die kontrastreiche Farbgestaltung des Außen- und Innenbereichs sowie taktile, beleuchtete Türöffner mit akustischem Signal unterstützen die Orientierung sehbeeinträchtigter Fahrgäste.

Aktuelle Reiseinformationen ertönen über Lautsprecherdurchsagen, die auch selektiert je Wagen genutzt werden können. Zudem werden die Fahrtziele durch doppelseitige Innen- und Außenanzeigen deutlich angezeigt.

Auch sind die Fahrzeuge mit einer mobilen Überfahrrampe ausgestattet. Zur Benutzung muss das Fahrpersonal informiert werden. Die Überfahrrampe befindet sich am Zustieg zum großen Mehrzweckabteil. Reisende mit Rollstuhl finden im großen Mehrzweckbereich ausreichend Platz zum Rangieren. Zwei Rollstuhlstellplätze und der direkte Zugang zum Universal-WC gestalten die Fahrt komfortabel. An den gekennzeichneten Rollstuhlstellplätzen befindet sich auch eine Fahrgastsprechstelle, um mit den triebfahrzeugführenden Personen direkt kommunizieren zu können.

Alle diese Züge fahren auf folgenden Strecken:

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

Ab dem Fahrplanjahr 2026 sollen sukzessive die neuen Coradia Stream HC-Züge zum Einsatz kommen. Die Basiskonfiguration ist ein 4-teiliger Zug, bestehend aus zwei Doppelstock-Steuerwagen und zwei einstöckigen

Triebwagen, die mit Spaltüberbrückern ausgestattet sind, um den Spalt zwischen Bahnsteig und Fahrzeug zu reduzieren.

In den einstöckigen Triebwagen ist ein ebenerdiger Einstieg für Reisende mit Rollstuhl möglich. Bei Bedarf verfügt dieser Wagen jedoch auch über Klapprampen, wenn ein barrierefreier Einstieg nicht möglich ist. Im Innenbereich befindet sich neben den Stellplätzen, die auf dem Fußboden deutlich markiert sind, auch eine Notsprechstelle, Türöffnungstaster sowie eine Steckdose. Zudem ist es möglich, dass Reisende mit Rollstuhl im Mehrzweckbereich so rangieren, dass auch die Universaltoilette gut zu erreichen ist.

Die kontrastreiche Farbgestaltung des Außen- und Innenbereichs sowie taktile, beleuchtete Türöffner und Notsprechstellen mit akustischem Signal unterstützen die Orientierung sehbeeinträchtigter Fahrgäste.

Die Triebzüge sind mit einem Fahrgastinformationssystem ausgestattet, an dem mehrere Systeme angeschlossen sind, u. a. Zugzielanzeigen, Außen- und Innenlautsprecher, Fahrgastinformationsmonitore oder auch Notsprechstellen. Die Fahrgastinformation erfolgt akustisch und optisch; es wird über den Zielbahnhof, den nächsten Halt und die Ausstiegsseite informiert.

Die Zugzielanzeiger sind LED-Anzeigen, die Auskunft über die Produkt- und Liniennummer und das Ziel des Zuges geben. Zusätzlich gibt ein Piktogramm Auskunft über die Zugkonfiguration.

Die Lautstärke der Lautsprecher ist fest eingestellt und wird durch ein automatisches Lautstärkemanagement an die aktuellen Umgebungsgeräusche angepasst.

Die TFT-Monitore zeigen Informationen über den Zug, Bahnhof, die Strecke und das Fahrziel. Zusätzlich gibt es noch einen weiteren Monitor, der zur Reisendenlenkung dient.

### **Harz-Weser-Netz:**

Auf den RB-Linien im Harz-Weser-Netz sind Triebwagen (VT 648.25 und 640) 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 Braunschweig – Helmstedt
- RB 44/48 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 BBS/PS-Speicher

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

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

Ein Universal-WC ist vorhanden. Fahrgastinformationsdisplays ergänzen akustische und optische Information zum nächsten Halt und der Ausstiegseite und visualisieren insbesondere alle notwendigen Anschlussinformationen.

Die Fahrzeuge VT 648 im Harz-Weser-Netz erhielten im Jahr 2021 ein Re-Design:

- Zusätzliche Kennzeichnung des Bereiches für mobilitätseingeschränkte Reisende 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.
- Verbesserter 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.

### **RE 62 Rheine - Osnabrück - Löhne:**

Seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2023 werden auf der Linie RE 62 (Rheine - Osnabrück - Löhne) sechs Elektrotriebzüge der Baureihe 40 eingesetzt.

Sie verfügen über mobile Überfahrrampen. Die Fahrzeuge sind durchgehend ebenerdig, ausgenommen die Abteile an den Zugenden. In den

Fahrzeugen werden je zwei Rollstuhlstellplätze mit drei Sitzplätzen für Begleitpersonen, Piktogrammen mit Brailleschrift, Rampenanforderungstaster sowie eine Sprechstelle je Rollstuhlplatz vorgehalten. Die Rollstuhlstellplätze sind räumlich getrennt von den Mehrzweckbereichen und befinden sich in unmittelbarer Nähe zum Universal-WC. Zur besseren Auffindbarkeit der Rollstuhlstellplätze sind außen großflächige Piktogramme angebracht.

Weiter sind auf dem Fußboden entsprechende Piktogramme zur Kenntlichmachung der Rollstuhlstellplätze angebracht.

Die Fahrgastinformation erfolgt akustisch und optisch; es wird über den Zielbahnhof, den nächsten Halt und die Ausstiegsseite informiert.

In allen Zügen gibt es für mobilitätseingeschränkte Reisende Sitze mit klappbaren Armlehnen.

## **Region Nordost (Berlin, Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern)**

### **Fahrzeuge**

Die Region Nordost verfügt über einen modernen Fahrzeugpark.

Auf den Linien

- RE 1 MV - Hamburg – Schwerin – Rostock
- RE 2 - Cottbus – Berlin – Nauen
- RE 3 – Stralsund/Schwedt (Oder) – Berlin – Lutherstadt-Wittenberg
- RE 4 - Stendal – Berlin – Falkenberg (Elster)
- RE 5 - Rostock/Stralsund – Berlin Südkreuz
- RE 15 - Hoyerswerda – Ruhland – Dresden
- RE 18 - Cottbus – Ruhland – Dresden
- RB 10 - Nauen – Berlin Südkreuz
- RB 14 - Nauen – Berlin Südkreuz
- RB 24 - Eberswalde – Flughafen BER – Wünsdorf Waldstadt
- RB 31 - Elsterwerda – Dresden
- RB 32 - Oranienburg – Flughafen BER - Ludwigsfelde
- FEX – Berlin Hbf – Flughafen BER

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 mit 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 - Senftenberg – Berlin – Dessau
- RE 15 - Hoyerswerda – Ruhland – Dresden
- RE 18 - Cottbus – Ruhland – Dresden
- RE 50 – Rostock – Neustrelitz
- RB 20 – Potsdam Griebnitzsee – Golm – Hennigsdorf (b Bln) – Oranienburg
- RB 21 - Potsdam – Golm – Berlin Gesundbrunnen
- RB 22 - Königs Wusterhausen- Flughafen BER – Golm – Potsdam Griebnitzsee
- RB 23 - Flughafen BER – Berlin Hbf – Potsdam – Golm
- RB 31 - Elsterwerda – Dresden
- 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 mechanisch Einstieghilfen, Universaltoiletten sowie Mehrzweckbereiche, die für die Reise von zwei bzw. vier Reisenden mit Rollstuhl vorgesehen sind.

### **ET 463**

- RE 10 – Frankfurt (Oder) – Cottbus – Falkenberg (Elster) – Leipzig
- RE 11 – Hoyerswerda – Falkenberg (Elster) – Leipzig
- RE 13 – Cottbus – Senftenberg – Elsterwerda
- RB 43 – Frankfurt (Oder) – Cottbus – Falkenberg (Elster)
- RB 49 - Cottbus – Ruhland – Falkenberg (Elster)

Die ET 463-Fahrzeuge werden als 3-teilige Einheiten eingesetzt und haben ausfahrbare Schiebetritte, fahrzeuggebundene mechanische Einstieghilfen, Universaltoilette sowie Mehrzweckbereiche, die für die Reise von Reisenden mit Rollstuhl vorgesehen sind.

Auf den Linien, die mit Dieselfahrzeugen betrieben werden, werden moderne Diesel-Triebwagen eingesetzt. Diese verfügen ebenfalls über fahrzeuggebundene Einstieghilfen, Universaltoiletten und Mehrzweckbereiche für die Reise von Reisenden mit Rollstuhl.

Folgende Fahrzeuge sind im Einsatz:

### **VT 623**

- RE 4 M/V - Lübeck – Güstrow – Neubrandenburg – Pasewalk –Szczecin/UECKERMÜNDE Stadthafen

### **VT 640**

- RB 25 – Barth – Velgast

## **VT 642**

- RB 11 - Wismar – Rostock – Tessin
- RB 12 - Bad Doberan – Rostock – Ostseebad Graal-Müritz

## **VT 646**

- RE 23 MV – Züssow – Zinnowitz – Swinoujście Centrum
- RE 24 MV – Zinnowitz – Peenemünde
- RB 55 - Hennigsdorf (b Bln) – Kremmen
- RE/RB 66 – Berlin Gesundbrunnen –Angermünde – Szczecin (bis 12/2026 im Ersatzverkehr mit Bussen)

## **VT 648**

- RE 6 - Berlin-Charlottenburg – Berlin-Spandau – Hennigsdorf (b Berlin) – Neuruppin – Wittenberge

Durch Infrastrukturmaßnahmen in den nächsten Jahren kann es bei vielen Linien zu wesentlichen Änderungen in der Linienführung kommen.

Wir bitten auf die aktuellen Informationen über die bekannten Medien zu achten.

### **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 sind die Züge mit 100% kundenbetreuenden Personen besetzt. Dies schafft für Reisende, die Unterstützung während der Reise möchten, beste Voraussetzungen. Für eine garantierte Unterstützungsleistungen während der Reise empfehlen wir die Anmeldung der Reise bei der Mobilitätsservice-Zentrale.

## **Region Bayern:**

### **Mittelfranken:**

Die S-Bahn Nürnberg wurde im Jahr 2020 um insgesamt 27 neue vierteilige Triebwagen ET 1440 erweitert. Die Fahrzeuge besitzen an jeder Tür eine automatisch ausfahrbare Spaltüberbrückung zur Reduzierung des Spaltes zwischen Fahrzeugtür und Bahnsteigkante (stufenlos nutzbar an 76 cm Bahnsteigen). Jedes Fahrzeug verfügt zudem über eine auf beiden Fahrzeugseiten nutzbare Einstiegshilfe in Form einer vom Zugpersonal auszulegenden Klapprampe mit einer Tragfähigkeit von mindestens 300 kg. Darüber hinaus sind die Fahrzeuge mit einer TSI PRM-konformen Toilette ausgestattet. In unmittelbarer Nähe der Toilette befinden sich die ausgewiesenen Rollstuhlstellplätze. Somit ist ein Großteil der Fahrzeugflotte mit einer optimalen Einstiegshöhe für Bahnsteighöhen von 76 cm ausgestattet.

Einzig bei der S-Bahnlinie 6 Nürnberg – Neustadt (Aisch) Bahnhof – (Markt Bibart) verkehren noch Fahrzeuge der Baureihe ET 425. Diese werden im Dezember 2024 durch modernere Fahrzeuge der Baureihe ET 442 ersetzt.

### **Nordostbayern (Franken-Thüringen -Express/ Expressverkehr Nordostbayern):**

Alle Verträge in diesem Bereich sind neu seit dem 10. Dezember 2023 an den Start gegangen. Im neuen Franken-Thüringen-Express (Folgevertrag des E-Netzes Franken, Franken - Südthüringen) wurden 18 vierteilige Fahrzeuge der Baureihe 1462 (Siemens, DESIRO HC) am 10.12.2023 in Betrieb genommen. Die 160 km/h schnellen Doppelstockfahrzeuge (alle Vorgaben der Barrierefreiheit gemäß TSI PRM sind umgesetzt) kommen auf folgenden Linien zum Einsatz:

- RE 14 Nürnberg–Erlangen–Bamberg–Lichtenfels–Saalfeld
- RE 20 Nürnberg-Erlangen-Bamberg-Würzburg
- RE 28 Nürnberg-Erlangen-Bamberg–Lichtenfels-Coburg-Sonneberg
- RB 25 Bamberg-Lichtenfels-Kronach

Seit Juni 2024 werden auf der neuen RE-Linie 29 sechsteilige Siemens-Fahrzeuge der Baureihe 4462 (DESIRO HC, Details siehe oben) eingesetzt. Diese Züge verbinden mit 190 km/h die Zentren Nürnberg, Bamberg, Coburg und Erfurt via Schnellfahrstrecke VDE 8.

Im Rahmen des Verkehrsvertrages Expressverkehr Nordostbayern werden seit dem 10.12.2023 bis 2030/2032 weiterhin Fahrzeuge der VT 612 zum Einsatz kommen. Es ist über einen Dienstleistungsvertrag sichergestellt, dass der barrierefreie Ein- und Ausstieg durch stationäre Hublifte gewährleistet ist.

### **Südbayern:**

Die im Werdenfels eingesetzten ET 442 verfügen über fahrzeuggebundene Hublifte. Außerdem ermöglichen Schiebetritte eine niveaugleiche Spaltüberbrückung, womit Reisende mit Rollstuhl an 76 cm Bahnsteigen stufenfrei in das und aus dem Fahrzeug gelangen können. Zudem verkehren dort zwei Doppelstock-Garnituren, die mittels Rampe die Anforderungen von mobilitätseingeschränkten Reisenden gemäß den Aufgabenträgervorgaben erfüllen.

Die Fahrzeugflotte des Flughafenexpresses setzte sich noch bis Dezember 2024 aus ET 442 und ET 425 zusammen, die entweder über fahrzeuggebundene Hublifte oder über Rampen verfügen. Ergänzend stehen an den 96 cm-Bahnsteigen im Flughafen-Terminal und in Feldmoching stationäre Faltrampen zur Verfügung. Seit Dezember 2024

werden dort Neufahrzeuge vom Typ Siemens Mireo eingesetzt. Diese verfügen ebenfalls über fahrzeuggebundene Hublifte.

Im Donau-Isar-Express wurden noch bis Dezember 2024 überwiegend Doppelstock-Garnituren mit Niederflureinstiegen und Rampen für mobilitätseingeschränkte Reisende eingesetzt. Ergänzt werden diese durch ET 440, die ebenfalls über Rampen an Bord verfügen. Ab Dezember 2024 werden dort Neufahrzeuge vom Typ Siemens Desiro HC eingesetzt. Diese verfügen über fahrzeuggebundene Hublifte.

Auf der Regionalbahn Freising-Landshut wurden bis Dezember 2024 ET 425 eingesetzt, die über fahrzeuggebundene Hublifte verfügen. Seit Dezember 2024 werden dort Neufahrzeuge vom Typ Siemens Desiro HC eingesetzt. Diese verfügen ebenfalls über fahrzeuggebundene Hublifte.

Im Expressverkehr Ostbayern Übergang Los 1, der im Dezember 2023 von DB Regio Bayern übernommen wurde und in Betrieb ging, werden Doppelstockzüge mit Niederflureinstiegen eingesetzt, die mittels Rampen die Anforderungen von mobilitätseingeschränkten Reisenden gemäß den Vorgaben des Aufgabenträgers erfüllen.

Mit Inbetriebnahme des Diesel-Netzes Ulm kommen seit Dezember 2020 Lint-Fahrzeuge sowie umgebaute VT 650 mit Rampe zum Einsatz.

Die Vorortverkehre Buchloe gingen im Dezember 2021 in Betrieb und werden mit ET 440, die über eine Rampe an Bord verfügen, betrieben. Auf der Strecke München – Ingolstadt – Nürnberg setzt DB Regio Bayern Fahrzeuge ein, die mit einer Geschwindigkeit von bis zu 180 km/h verkehren.

Für die RB München – Ingolstadt – Treuchtlingen - Nürnberg und den RE Augsburg – Treuchtlingen – Nürnberg werden Doppelstockzüge mit Niederflureinstieg eingesetzt.

Im Diesel-Netz Allgäu verkehren niederflurige Neufahrzeuge vom Typ LINK des Herstellers PESA (VT 633) sowie umgebaute VT 612. Die Fahrzeuge verfügen über eine auf beiden Fahrzeugseiten nutzbare Einstiegshilfe in Form einer manuell vom Zugpersonal auszulegenden Klapprampe (VT 633) bzw. in Form eines vom Zugpersonal zu bedienenden Hublifts (VT 612).

## **Region Nordrhein-Westfalen:**

Durch umfangreiche Ausschreibungen seit 2017 ist ein Teil des Regional-  
linien- und S-Bahn-Netzes an andere Eisenbahnverkehrsunternehmen  
gegangen.

In Nordrhein-Westfalen werden aktuell auf den RE- und RB-Linien plan-  
mäßig nur noch moderne Fahrzeuge eingesetzt, die z.B. über eine fahr-  
zeuggebundene Einstiegshilfe und eine Universaltoilette verfügen und  
somit barrierefrei sind. Auch auf den S-Bahn-Linien in Nordrhein-West-  
falen 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. Beide Baureihen verfügen über  
eine manuell durch den Triebfahrzeugführenden anlegbare Rampe zum  
Ein- und Ausstieg von Reisenden mit Rollstuhl; die Triebwagen der ET  
1440 verfügen zudem über eine Universaltoilette nach TSI PRM.

Mit ebenfalls größtenteils modernen Fahrzeugen wird auch das Netz der S-  
Bahn Köln betrieben: An allen Stationen mit einer Bahnsteighöhe von 96  
cm ist dort ein stufenloser Zustieg möglich. 63 Triebwagen ET 423  
verfügen zudem über eine fahrzeuggebundene Einstiegshilfe, die auch an  
anderen Bahnsteigen den Einstieg für Menschen mit Rollstuhl ermöglicht.  
Die aktuell noch eingesetzten ET 420 haben keinen barrierefreien Zustieg.

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.

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 Reisende mit  
Rollstuhl 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 Triebfahrzeugführenden  
anlegbare Rampe zum Ein- und Ausstieg von Menschen mit Rollstuhl; die  
Triebwagen der ET 1440 verfügen zudem über eine Universaltoilette nach  
TSI PRM und sind an 76 cm Bahnsteigen stufenlos 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 Reisende mit Rollstuhl ermöglicht. Die aktuell auch auf der S-Bahn Köln noch fahrenden, nicht barrierefreien ET 420 werden sukzessive durch ET 424 ersetzt, die ebenfalls eine fahrzeuggebundene Einstiegshilfe haben.

### **Region Südost:**

In der Region Südost sind entsprechend der bestehenden Verkehrsverträge der überwiegende Teil der bedienten Leistungen zu 100% mit kundenbetreuenden Personen besetzt.

Die Verkehre werden durch moderne und klimatisierte Elektrotriebwagen (ET) der Baureihe ET 442 und ET 425, Verbrennungstriebwagen (VT) der Baureihen VT 641 und VT 642 sowie Doppelstockwagen betrieben. In den zu in betrieb nehmenden Verkehrsverträgen S-Bahn Mitteldeutschland (MDSB25+) und Elektronetz Oberelbe werden ab Dezember 2026 moderne Siemens Mireo, modernisierte ET 442 sowie Twindexx zum Einsatz kommen. Für den erleichterten Zustieg kommen je nach Baureihe fahrzeuggebundene, mechanische Einstiegshilfen oder mobile Rampen zum Einsatz. In den ET442 der S-Bahn Mitteldeutschland sind darüber hinaus niveausausgleichende Schiebetritte verbaut. Die Fahrzeuge verfügen über Toiletten, die für Reisende mit Rollstuhl geeignet sind und über großzügige Mehrzweckabteile. Die Fahrzeuge haben eine kontrastreiche Farbgestaltung des Außen- und Innenbereichs sowie Piktogramme an und in den Fahrzeugen.

In allen Flotten kommen akustische und visuelle Fahrgastinformationssysteme zum Einsatz, mit denen über den nächsten Halt mit Ausstiegsseite und den Zielbahnhof informiert werden. Der Großteil der Flotten verfügt im Fahrgastraum neben LED-Deckengondeln auch über Fahrgastinformationsmonitore.

### **DB RegioNetz Verkehrs GmbH:**

Die Regio-Netze der Deutschen Bahn erleichtern mobilitätseingeschränkten Menschen das Reisen auch in der Fläche.

Bundesweit gibt es mit der Erzgebirgsbahn (EGB), der Kurhessenbahn (KHB), der Oberweißbacher Berg- und Schwarzatalbahn (OBS), der Südostbayernbahn (SOB) und der Westfrankenbahn (WFB) fünf Regio-Netze, in denen Verkehr und Infrastruktur vor Ort eng miteinander vernetzt sind, und die unter dem Dach der DB RegioNetz – gegliedert in DB RegioNetz Verkehrs GmbH und DB RegioNetz Infrastruktur GmbH – agieren. Die Regio-Netze erbringen eine Verkehrsleistung von über 17 Millionen Zugkilometern pro Jahr auf überwiegend nicht elektrifizierten Strecken

außerhalb der Ballungsräume in Baden-Württemberg, Bayern, Hessen, Sachsen und Thüringen.

23 Millionen Fahrgäste sind jährlich in den Regio-Netzen unterwegs. Mit dem Modell der Regio-Netze ist es gelungen, den Schienenpersonennahverkehr in den betroffenen Regionen auf ehemals von Stilllegung bedrohten Strecken langfristig zu erhalten und auszubauen. Damit einher ging auch der schrittweise Um- und Ausbau der Bahnhöfe und Haltepunkte, sowie der eingesetzten Fahrzeuge für ein stufenfreies bzw. barrierefreies Reisen.

Das Streckennetz, das von den Regio-Netzen betrieben und instandgehalten wird, hat eine Länge von rund 1.200 Kilometern. Darüber hinaus sind die Regio-Netze für mehr als 270 Verkehrsstationen mit über 320 Bahnsteigen verantwortlich, von denen nahezu 80 Prozent stufen- bzw. barrierefrei erreichbar sind. Zur Information der Fahrgäste weisen außerdem mehr als 250 Bahnsteige Zugzielanzeiger auf. 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 ist daneben mit Blindenleitstreifen ausgestattet. In allen Zügen der DB RegioNetz Verkehrs GmbH erfolgen Fahrgastansagen inklusive Nennung der kommenden Station und der jeweiligen Ausstiegsseite.

Mit den neuen Verkehrsverträgen wurden bzw. werden die auf den Regio-Netzen eingesetzten Fahrzeuge erneuert oder umfassend modernisiert.

Seit 2020 werden bei der KHB durchgehend Niederflurfahrzeuge eingesetzt. Bei der WFB wurde der Prozess bis Dezember 2019 abgeschlossen. Die Fahrzeuge ermöglichen nun nicht nur bequeme Ein- und Ausstiege – je nach Bahnsteighöhe ggf. in Verbindung mit speziellen Einstiegshilfen – sondern zeichnen sich im Inneren auch durch speziell gekennzeichnete Stellplätze für Reisende mit Rollstuhl sowie Möglichkeiten für die optische und/oder akustische Fahrgastinformation aus.

Barrierefreie Einstiege sind auch bei der EGB möglich, die bereits seit ihrer Gründung mit Fahrzeugen der Baureihe VT 642 unterwegs ist, welche zudem über spezielle Schiebetritte zur Spaltüberbrückung verfügen (stufenlos nutzbar für 55 cm Bahnsteige).

Insgesamt 55 der 70 Verkehrsstationen der EGB, die durch bestellten Schienenpersonennahverkehr (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 bieten überdies 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 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 jedoch die Züge der Schwarzatalbahn beginnen bzw. enden, stufenlos zugänglich, 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 ferner mit Blindenleitstreifen ausgerüstet. An den Bahnhöfen der Bergbahn und der sich anschließenden sogenannten 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 Reisenden mit Rollstuhl genutzt werden. Die Abfahrtszeiten des für Reisenden mit Rollstuhl oder Rollator zugänglichen Personenwagens sind in den Fahrplänen gesondert gekennzeichnet. Gleiches gilt für die 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.

Des Weiteren sind die bei der OBS, der EGB, der KHB und der WFB eingesetzten Triebwagen der Baureihen VT 641 und VT 642 jeweils mit Toiletten, die für Reisende mit Rollstuhl geeignet sind, ausgestattet.

Die Doppelstockwagen der SOB verfügen sowohl über eine fahrzeuggebundene Einstiegshilfe als auch über eine für Reisende mit Rollstuhl geeignete Toilette.

Die darüber hinaus durch die SOB eingesetzten Dieseltriebwagen VT 628 haben keine fahrzeuggebundene Einstiegshilfe. Verschiedene Bahnhöfe halten jedoch Hublifte vor, so dass ein Ein- und/oder Ausstieg auch für mobilitätseingeschränkte Reisende mit Rollstuhl möglich ist. Dafür wird eine Anmeldung der benötigten Unterstützung vorab bei der Mobilitätsservice-Zentrale empfohlen, damit Personal für die Unterstützung disponiert werden kann. Ziel ist es, noch im gegenwärtig laufenden Verkehrsvertrag bis Ende 2024 Niederflurfahrzeuge der Baureihe VT 642 bei der SOB einzusetzen, die die VT 628 schrittweise ablösen.

Aufgrund der niedrigen Bahnsteige im Netz der ehemaligen Gäubodenbahn können Reisende mit Rollstuhl hier auf den Unterwegsbahnhöfen bislang nicht einsteigen. Eine Anmeldung bei der Mobilitätsservice-Zentrale zum Aufzeigen alternativer Verbindungen ist somit noch zwingend erforderlich. Auf einem Drittel der Haltepunkte sind jedoch taktile Blindenleitstreifen zu finden, bei den übrigen sind diese farblich gekennzeichnet. Alle Bahnhöfe bieten optische Fahrgastinformation (Dynamischer Schriftanzeiger) an; zwei Bahnhöfe haben zusätzlich 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 der Ballungsräume barrierefreies und selbstbestimmtes Reisen zu ermöglichen. Insbesondere dort, wo die Regio-Netze neben dem Verkehr auch für die Infrastruktur zuständig sind, sind die Erfolge in dieser Hinsicht deutlich sichtbar. Der Ausbau der Infrastruktur und der Umbau bestehender bzw. der Einsatz neuer Züge wird in den nächsten Jahren weiter zunehmen.

### **1.2.3 Maßnahmen im Geschäftsfeld DB Regio Straße**

Die Gesellschaften von DB Regio Straße arbeiten bei der Herstellung von Barrierefreiheit eng mit den zuständigen Aufgabenträgern vor Ort zusammen. Da die Verkehrsleistung im öffentlichen Straßenraum erbracht wird, sollten die Maßnahmen eng aufeinander abgestimmt werden. Wenn die Maßnahmen der Verkehrsunternehmen am Fahrzeug (zum Beispiel niederfluriger Einstieg) mit Maßnahmen der Baulastträger im Haltestellenbereich abgestimmt sind, kann eine komplette 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 der DB Regio Straße 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. 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.

Die wichtigste Maßnahme zur Verbesserung der Barrierefreiheit besteht in der Beschaffung geeigneter Fahrzeuge. Die Fahrzeugbeschaffung wird 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 ca. 93% der Fahrzeuge über einen niederflurigen Einstieg. In Zahlen bedeutet das, dass ca. 5.188 eigene Busse von insgesamt 5.579 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 Reisenden mit Rollstuhl die Mitreise mit Einsatz eines Hubliftes ermöglicht werden. Als weiteres werden die Fahrer regelmäßig im Umgang mit mobilitätseingeschränkten Reisenden geschult. Hierzu wurde ein eigenes Schulungsmodul entwickelt, das seit 2015 zur Verfügung steht.

Für die Zielgruppe der mobilitätseingeschränkten Reisenden und der älteren Menschen haben DB Regio Straße, die Hochschule Fresenius und der Nutzfahrzeughersteller Iveco den „Easy Bus“ entwickelt. Dieses Linienbusmodell ermöglicht es insbesondere den älteren Menschen und mobilitätseingeschränkten Reisenden 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 für Fahrgäste mit Rollatoren und veränderte Sitzhöhen für leichteres Aufstehen.

## **1.2.4 Maßnahmenplanungen im Unternehmensbereich Personenbahnhöfe - DB InfraGO AG**

### **1.2.4.1 Serviceleistungen**

Der Geschäftsbereich Personenbahnhöfe der DB InfraGO AG betreibt ca. 5.400 Bahnhöfe für den Personenverkehr im Netz der Deutschen Bahn AG und erbringt vielfältige Serviceleistungen. Bundesweit bietet die DB InfraGO AG Geschäftsbereich Personenbahnhöfe an etwa 300 Stationen einen kostenlosen Ein-, Um- und Ausstiegsservice für Reisende mit eingeschränkter Mobilität an. Diese Stationen sind mit mobilen Hubliften ausgerüstet. An den mit Personal besetzten Bahnhöfen hält das Servicepersonal zur Unterstützung auch bahneigene Rollstühle bereit. An allen anderen barrierefreien Stationen hilft das Zugpersonal der Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) beim Ein- und Ausstieg mittels fahrzeuggebundener Einstiegshilfe (Rampe/Hublift), wenn gewünscht.

2024 leistete die DB InfraGO AG Geschäftsbereich Personenbahnhöfe rund 624.000 Hilfeleistungen für mobilitätseingeschränkte Reisende beim Ein-, Um-, und Ausstieg durch eigenes Personal oder durch ihre Kooperationspartner (z. B. die Bahnhofsmission). Diese Unterstützungen wurden aufgrund von Anmeldungen bei der Mobilitätsservice-Zentrale (MSZ) organisiert. An allen Bahnhöfen, die mit Personal besetzt sind, wird im Rahmen der freien Personalkapazitäten natürlich auch bei nicht angemeldeten Reisen geholfen. Wenn eine spontane Unterstützungsleistung gewünscht wird, werden die Reisenden gebeten, sich an der DB Information zu melden oder sich an die mobilen Servicemitarbeitenden im Bahnhof zu wenden. Grundsätzlich versuchen die Servicemitarbeitenden immer, spontane Reisende nach besten Kräften zu unterstützen und die Reisewünsche zu ermöglichen. Wird eine spontane Hilfe benötigt, besteht allerdings das Risiko, dass das Servicepersonal vor Ort nicht rechtzeitig verfügbar ist.

Die vorherige Anmeldung einer benötigten Hilfeleistung über die MSZ wird daher empfohlen, damit die Reise – wie vom Fahrgast geplant – durchgeführt werden kann.

Aufgrund der stetig steigenden stufenfreien Erschließung der Bahnhofsinfrastruktur und der Aufhöhung der Bahnsteige bei gleichzeitiger Ausweitung der zugewundenen Einstiegshilfen, ist in den letzten Jahren eine deutliche Verbesserung in Richtung einer barrierefreien Bahn zu verzeichnen. Daraus resultiert ein abnehmender Bedarf an notwendigen Ein-, Um- und Ausstiegshilfen an weniger frequentierten, nun barrierefrei nutzbaren Stationen.

Um dem Bedarf an Unterstützungsleistungen zu entsprechen, unterliegt der Mobilitätsservice, als einer der zentralen Prozesse im Service, kontinuierlicher Verbesserung.

Im Rahmen der Anpassung an die aktuellen Bedarfe wurden solche Bahnhöfe herausgenommen, die durch die DB Regio AG nun selbst mittels fahrzeuggebundener Einstiegshilfe bedient werden können. Eine Voranmeldung seitens eines Reisenden mit Mobilitätseinschränkung ist hierbei über die MSZ möglich, die wiederum die gewünschte Hilfeleistung direkt an DB Regio vormeldet. Darüber hinaus entfielen einzelne Stationen, an denen insbesondere im Fernverkehr eine sehr geringe Nachfrage zu verzeichnen war. Auf der anderen Seite wurden Bahnhöfe zusätzlich in das Modell mit aufgenommen, die für die DB Regio AG als auch für die DB Fernverkehr AG zusätzliche Bedarfsschwerpunkte darstellen.

Ausgangspunkt für das Flächenpräsenzmodell sind dabei größere Bahnhöfe, an denen bereits Servicepersonal vorhanden ist. Von diesem Bahnhof aus 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. Voraussetzung ist eine vorherige Anmeldung, spätestens bis 20:00 Uhr am Vortag der Reise innerhalb Deutschlands über die MSZ, um die Fahrten des mobilen Service-Teams effektiv koordinieren zu können. Die Unterstützung erfolgt in der Regel in der Zeit von

6.00-22.00 Uhr und wird auf Bestellung und nach Verfügbarkeit erbracht. Hierfür wurden und werden neue Servicemitarbeitende rekrutiert.

Die DB InfraGO AG hat in den vergangenen zwei Jahren, um dem Wunsch der Mobilitätseingeschränkten nach Ausweitung der Servicezeiten und -standorte Rechnung zu tragen, bundesweit rund 250 zusätzliche Vollzeitpersonale bei den Personenbahnhöfen geschaffen und für den unmittelbaren Service am Kunden aufgebaut. Hierdurch konnten Servicezeiten und -präsenz ausgebaut und neue Servicestandorte geschaffen werden.

Die DB Information ist an allen großen Bahnhöfen die zentrale Anlaufstelle für alle Reisenden. Reisende erhalten hier Informationen zu ihrer aktuellen oder geplanten Bahnreise, zu Unregelmäßigkeiten und Anschlüssen, zu Fahrgastrechten, zu Fundsachen sowie Auskünfte über die Stadt und ihre Hotels. Die DB Informationen sind darüber hinaus Anlaufpunkt für die Reisenden, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind. Für diese Zielgruppe wurde die DB Information u. a. mit einer Induktionsschleife für Reisende mit einer Höreinschränkung und einem herausfahrbaren Bedientisch für Reisende mit Rollstuhl ausgestattet. Gerne übernehmen die Servicemitarbeitenden auch die Anmeldung von Hilfeleistungen bei der MSZ für die Reisenden mit einer Mobilitätseinschränkung.

#### **1.2.4.2 Europäische, nationale und unternehmerische Regelungen zur Verbesserung der Barrierefreiheit**

Die europäische Verordnung EU 1300/2014 „Technische Spezifikation für die Interoperabilität bezüglich Zugänglichkeit für Menschen mit Behinderung und Menschen mit eingeschränkter Mobilität“ (TSI-PRM) stellt Anforderungen an die barrierefreie Gestaltung von Bahnhöfen und Fahrzeugen im Europäischen Eisenbahnsystem. Die TSI-PRM ist für neu- oder umzubauende Stationen im Geltungsbereich verbindlich anzuwenden. Die TSI PRM fordert von den Mitgliedstaaten der EU einen Nationalen Umsetzungsplan zur schrittweisen Beseitigung von Zugangsbarrieren im Eisenbahnsystem. Der Nationale Umsetzungsplan der Bundesrepublik Deutschland wurde 2017 verabschiedet und bei der EU notifiziert. Im Nationalen Umsetzungsplan ist u.a. eine Strategie mit Kriterien und Prioritäten enthalten, nach der Bahnhöfe barrierefrei erneuert oder umgerüstet werden. Die nationalen Lösungen der Regelungen der TSI PRM sind im Regelwerk, dem Ausstattungskatalog bzw. den Baustandards der DB InfraGO AG Geschäftsbereich Personenbahnhöfe verankert.

Bei Fortschreibungen von Regelungen zur Barrierefreiheit wird die Programm-begleitende Arbeitsgruppe zur Abstimmung eingebunden.

#### **1.2.4.3 Barrierefreie Bahnsteige und Zuwegungen**

In der Eisenbahnbetriebsordnung (EBO), die die DB InfraGO AG anzuwenden hat, ist festgeschrieben, dass Programme zur Gestaltung von Bahnanlagen und Fahrzeugen zu erstellen sind, um eine möglichst weitreichende Barrierefreiheit zu erreichen (vgl. EBO, § 2<sup>8</sup>). Das europäische Regelwerk TSI PRM gibt die Anforderungen an barrierefreie Gestaltung von Bahnsteigen beim Neu- und umfassenden Umbau innerhalb der EU vor. Diese Vorgaben sind für den Bereich der DB in der -Planungsrichtlinie 813 enthalten und ggf. konkretisiert. Zudem schreibt die TSI PRM vor, eine kontinuierliche Bestandserfassung über den barrierefreien Ausbaugrad durchzuführen. Um diese Vorgaben zu erfüllen hat die DB InfraGO AG im Rahmen des 3. Programmes zur Barrierefreiheit der Deutschen Bahn AG ein Bewertungssystem entwickelt, um den Begriff „weitreichende Barrierefreiheit“ inhaltlich zu untersetzen und den Ausbaugrad und Fortschritt der Barrierefreiheit für alle Bahnsteige und deren Zuwegungen im Bestand messen und transparent darstellen zu können.

Das Bewertungssystem wurde 2015 den Vertretern, die vom Deutschen Behindertenrat benannt worden waren, vorgestellt und 2016 als Bewertungssystem zur barrierefreien Nutzbarkeit aller Nutzergruppen von Bestandsbahnhöfen eingeführt.

Aus der EU-Verordnung „TSI PRM“ wurden sieben Mobilitätseingeschränkte Gruppierungen von Reisenden abgeleitet:

- Reisende, die aufgrund ihrer Einschränkung auf die Nutzung eines Rollstuhles angewiesen sind und Menschen mit Gehbehinderungen
- Familien mit Kleinkindern, Kinderwagen und/oder Gepäck sowie kleinwüchsige Menschen
- Menschen mit Sehbehinderungen
- Blinde Menschen
- Menschen mit Hörbehinderung
- Gehörlose Menschen
- Reisende mit eingeschränkter Kommunikationsfähigkeit

Auf der Basis von diesen sieben mobilitätseingeschränkten Nutzergruppen wurden **elf Ausstattungsmerkmale** abgeleitet, die für die barrierefreie Zugänglichkeit zu den Bahnsteigen elementar notwendig sind:

1. Stufenfreier Zugang zum Bahnsteig
2. Bahnsteighöhen von mindestens 55 cm
3. Zugzielanzeiger oder dynamische Schriftanzeiger (DSA)
4. Akustische Durchsagen: Dynamische Schriftanzeiger mit Akustikmodul oder Lautsprecheranlagen
5. Taktile Wegeleitung zum Bahnsteig
6. Taktile Blindenleitstreifen auf dem Bahnsteig
7. Kontrastreiche Markierung von Treppenstufen
8. Taktile Handlaufschilder an Handläufen von Treppen oder Rampen

---

<sup>8</sup> Link: [https://www.gesetze-im-internet.de/ebo/\\_2.html](https://www.gesetze-im-internet.de/ebo/_2.html)

9. Kontrastreiche Wegeleitung/Beschilderung
10. Automatik- oder Flügeltüren zum Empfangsgebäude als Zugang zum Bahnsteig
11. Niveaugleicher Fahrzeugeinstieg oder Einstiegshilfe

Das Bewertungssystem ermöglicht die Messbarkeit des Ausbaugrades einzelner Bahnsteige hinsichtlich der Barrierefreiheit für die einzelnen Nutzergruppen sowie hinsichtlich der einzelnen Merkmale. Der aktuelle Ausstattungsgrad der Bahnsteige und deren Zuwegungen wird sowohl über [www.bahnhof.de](http://www.bahnhof.de) und die Bahnhof Live App für die Reisenden angezeigt, als auch in verschiedenen jährlichen Berichten der Deutschen Bahn AG veröffentlicht (u.a. Infrastrukturzustandsbericht).

Hinweis: Für neun Merkmale wurde ein Datenerfassungssystem implementiert (Ausstattungsmerkmale 1. - 9.). Die Datenerfassung für das Ausstattungsmerkmal „Automatik/Flügeltüren zum Empfangsgebäude“ (Ausstattungsmerkmal 10.) wird momentan implementiert. Konkrete Aussagen zum Kriterium „Niveaugleicher Fahrzeugeinstieg oder Einstiegshilfe“ (Ausstattungsmerkmal 11.) können derzeit nicht gemacht werden, da bei den über 100 Eisenbahnverkehrsunternehmen in Deutschland und für deren Fahrzeuge noch keine ausreichenden Daten zum niveaugleichen Einstieg bzw. zum Einsatz der Einstiegshilfen mit Bezug zur Bahnsteigkante der Haltebahnsteige vorliegen.

Das System für die Erfassung der beschriebenen Ausstattungsmerkmale wird laufend durch Monitoring, Dateninventuren und IT-Anpassungen optimiert, um eine hohe Datenqualität zu gewährleisten.

Aus dem ermittelten Ausbaugrad des Bewertungssystems werden Maßnahmen abgeleitet, um die barrierefreie Zugänglichkeit zu verbessern. Alle Ausstattungsmerkmale des Bewertungssystems sind Bestandteil des Bauregelwerkes (DB Richtlinie 813, TSI PRM), der Baustandards und der digitalen Bauteilbibliothek für die Erstellung von digitalen Modellen. Bei einer umfassenden Bestandserneuerung oder Neubau von Bahnsteigen und Stationen werden diese Ausstattungsmerkmale somit automatisch umgesetzt und so Fortschritte in der barrierefreien Zugänglichkeit von Bahnsteigen und deren Zuwegungen erzielt.

#### **1.2.4.4 Barrierefreies Reisen**

Um das Zielbild des barrierefreien Reisens für alle mobilitätseingeschränkten Personengruppen zu ermöglichen, sind infrastrukturseitig sowohl im Startbahnhof der Reise, im Umsteigebahnhof als auch im Zielbahnhof mindestens alle Merkmale der weitreichenden Barrierefreiheit herzustellen und vom Eisenbahnverkehrsunternehmen passende Fahrzeuge einzusetzen.

Sofern auf einer Linie die Mehrheit der niedrigen Bahnsteige  $\leq 38$  cm aufgehört wurden, und durch den Aufgabenträger bei der nächsten Vergabe von Verkehrsleistungen Fahrzeuge mit mehreren Einstiegshöhen gefordert werden, ist der selbstständige niveaugleiche Ein- und Ausstieg auf vielen Linien schneller möglich.

Für die Gruppe der Reisenden mit Rollstuhl und der Reisenden mit Gehbehinderung können durch ein solch gutes Zusammenwirken zwischen Aufgabenträger/Eisenbahnverkehrsunternehmen und Infrastrukturbetreiber sehr schnell erhebliche Verbesserungen erzielt werden.

#### 1.2.4.5 Das Bahnsteighöhenkonzept der Deutschen Bahn AG

Um ein barrierefreies Reisen zu ermöglichen, muss der Zugang vom Bahnhofseingang bis in den Zug stufenfrei sein. 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 InfraGO AG Geschäftsbereich Personenbahnhöfe sieht sich verpflichtet, durch eine möglichst weitgehende Vereinheitlichung der Bahnsteighöhen auf die in der Eisenbahnbau- und Betriebsordnung (EBO) verankerte Regelhöhe von 76 cm, die infrastrukturellen Voraussetzungen zum niveaugleichen Einstieg und somit für durchgehend barrierefreie Reiseketten zu schaffen.

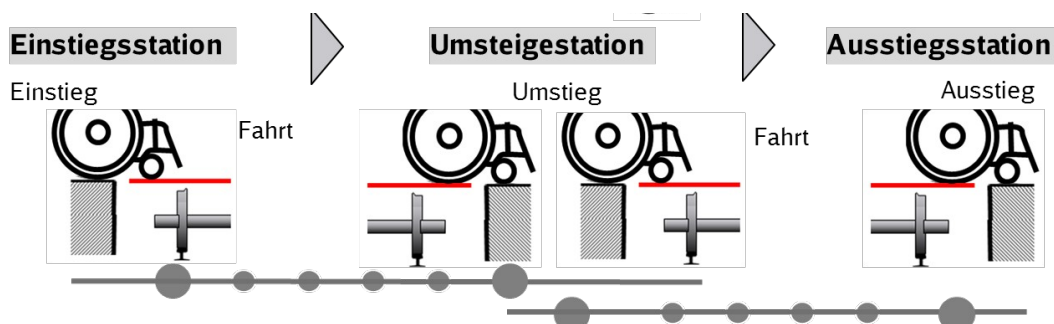


Abbildung 1: Niveaugleicher Ein- und Ausstieg auf der gesamten Reise (Quelle DB AG)

Bei Neu- und umfassenden Umbauten von Bahnsteigen ist die gesetzliche Regelbahnsteighöhe gemäß Eisenbahn Bau- und Betriebsordnung (§13 EBO) 76 cm bzw. 96 cm bei Haltebahnsteigen der S-Bahnsysteme. Auf dieser Rechtsgrundlage hat die DB InfraGO AG Geschäftsbereich Personenbahnhöfe das Bahnsteighöhenkonzept der Deutschen Bahn AG mit dem Bund unter Konsultation der Bundesländer von 2017 bis 2019 weiterentwickelt und dabei Regeln zur Bestimmung der Bahnsteigzielhöhe für alle DB-Strecken definiert. Ziel dieses Konzeptes ist es, das barrierefreie Reisen zu verwirklichen, bei dem der Ein-, Um- und Ausstieg aus dem Fahrzeug niveaugleich möglich ist. Dies erfolgt

durch eine verbindliche Vorgabe des Zielzustands für die langlebige Bahnsteiginfrastruktur, so dass die eingesetzten Fahrzeuge schrittweise daran angepasst werden können.

Das Konzept berücksichtigt, dass nahezu alle großen, verkehrsreichen Knoten in Deutschland bereits mit der Regelbahnsteighöhe von 76 cm ausgestattet sind, daher erhalten die Zulaufstrecken ebenfalls diese Bahnsteigzielhöhe. Ausnahmeregeln bestehen für Linien mit abweichender Zielhöhe 55 cm, wenn diese bereits einen hohen Ausbaugrad haben und für RegioTram-Linien.

Das mit Bund und Ländern abgestimmte Bahnsteighöhenkonzept der Deutschen Bahn AG wurde ab 2019 in den Förderregularien des Bundes (u.a. LUFV III, Anlage 13.2.2) und in das Planungs- und Bauregelwerk der Deutschen Bahn AG (DB Richtlinie 81302) mit bauaufsichtlicher Einführung durch das Eisenbahnbundesamt<sup>9</sup> übernommen.

Die aktuellen Höhen der Bahnsteige und die Bahnsteigzielhöhen für die Strecken gemäß Bahnsteighöhenkonzept der Deutschen Bahn AG sind in Karten- und Sachdatendarstellungen (Abbildung 2) im Infrastrukturregister der DB InfraGO AG (ISR-Geoviewer)<sup>10</sup> veröffentlicht.

---

<sup>9</sup>[https://www.eba.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/Infrastruktur/AllgemeineVorschriften/EiTb/21\\_EiTb\\_Ril\\_813.html](https://www.eba.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/Infrastruktur/AllgemeineVorschriften/EiTb/21_EiTb_Ril_813.html)

<sup>10</sup> <https://geovdbn.deutschebahn.com/isr>

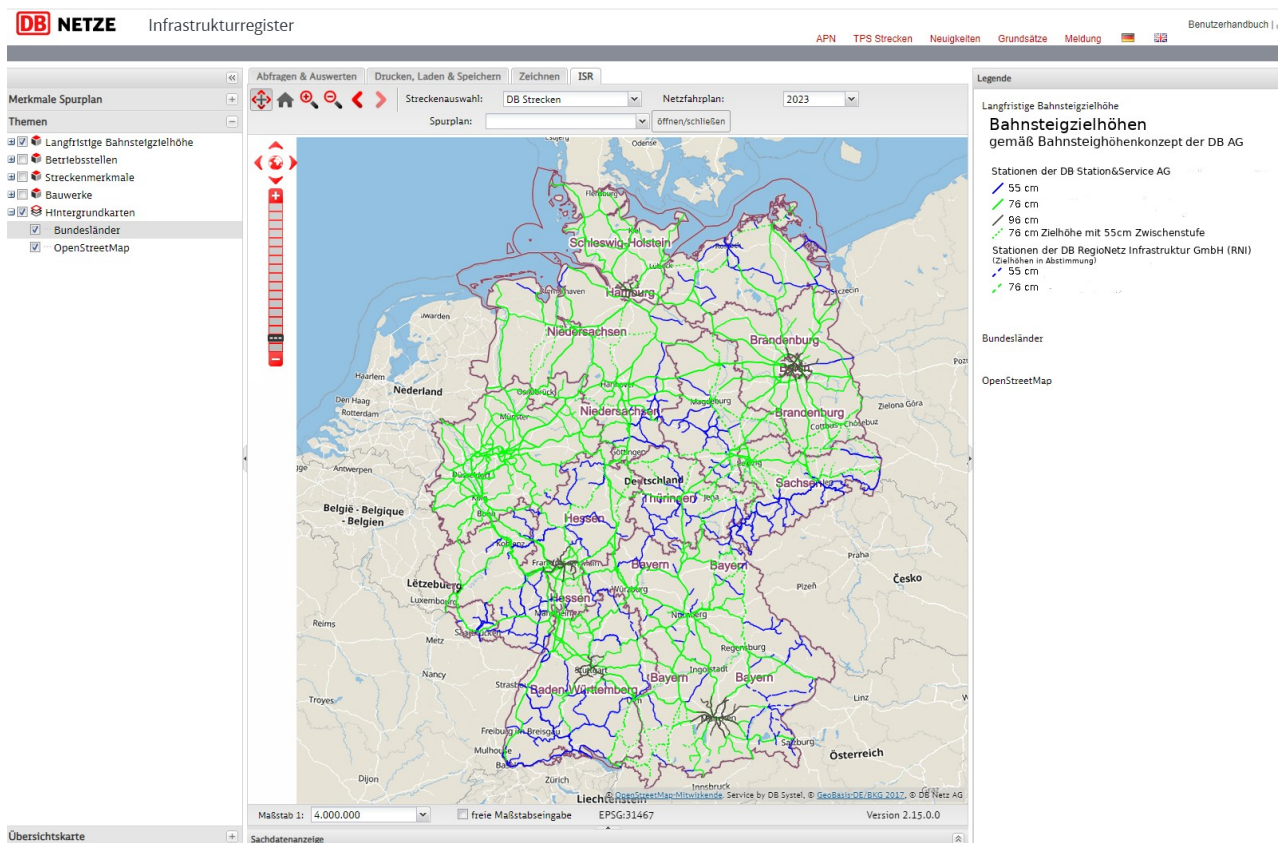


Abbildung 2: Deutschlandweites Schienennetz, mit den verschiedenen Bahnsteighöhen

Im Zuge der Bestanderneuerung von Bahnsteigen, i.d.R. nach Ablauf der technischen Nutzungsdauer, wird der Bahnsteig auf die festgelegte Zielhöhe aufgehöhht. Bei Fahrzeugneubeschaffungen sind dann die Fahrzeuge hinsichtlich ihrer Einstiegshöhen an die Bahnsteigzielhöhen anzupassen.

Liegt ein Bahnsteig mit 76 cm Zielhöhe im Transportnetz von Großtransformatoren muss laut Regelwerk die Fahrbarkeit von Großtransformertransporten geprüft und durch Maßnahmen sichergestellt werden (z.B. Entfernen von Verschiebehindernissen). In der Novellierung des Energiewirtschaftsgesetzes<sup>11</sup> ist verankert, dass bei der Planung und der Herstellung des Transformatornetzes<sup>12</sup> grundsätzlich sicherzustellen ist, dass weder der bestehende Zustand in Bezug auf die Barrierefreiheit noch der zukünftige barrierefreie Ausbau an Verkehrsstationen und Bahnhöfen beeinträchtigt wird.

Die Aufhöhung der noch rund 2.800 niedrigen Bahnsteige  $\leq 38$  cm Höhe wird im Zuge der Bestandserneuerung noch viele Jahre in Anspruch nehmen. Das frühere Erreichen von Linien mit niveaugleichen Einstiegen erfordert daher langfristig angelegte, gemeinsame Konzepte von Aufgabenträgern, Eisenbahnverkehrsunternehmen und Infrastrukturbetreiber. Mit den folgenden Maßnahmen werden in der Migrationsphase Verbesserungen erzielt werden:

<sup>11</sup> EnWG §53 b

<sup>12</sup> Das Energiewirtschaftsgesetz legt gesetzlich fest, dass bestimmte Strecken im Schienennetz für den Transport von Großtransformatoren ertüchtigt sein müssen.

- Die schnellsten Fortschritte im barrierefreien Reisen können durch den Einsatz von Fahrzeugen mit mehreren Einstiegshöhen erreicht werden, Diese Fahrzeuge können Bahnsteige mit verschiedenen Bahnsteighöhen niveaugleich bedienen, wie z.B. beim RE 1 Magdeburg-Frankfurt (Oder) (Netz Elbe-Spree). Die unterschiedlichen Einstiegshöhen werden im Fahrzeug wiederum barrierefrei verbunden, so dass der mobilitätseingeschränkte Reisende bspw. an einem Bahnsteig mit 55 cm Bahnsteighöhe einsteigen kann, sich durch das Fahrzeug zur anderen Tür bewegen und dann an einer 76 cm Bahnsteigkante im Knoten aussteigen kann (Abbildung 3). In der elektronischen Fahrgastinformation im Zug wird dem Reisenden angezeigt, über welche Tür er den Zug barrierefrei verlassen kann.

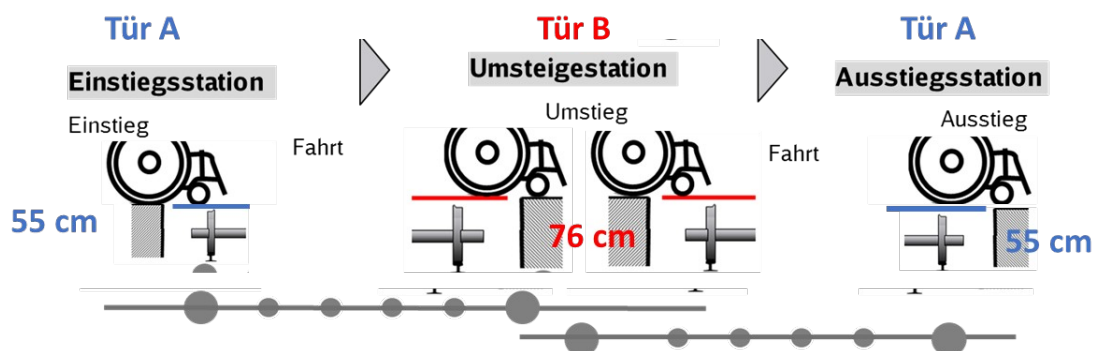


Abbildung 3: barrierefreies Reisen mit Fahrzeugen mit zwei Einstiegshöhen je Wagen

- In Knotenbahnhöfen durch gezielte fahrplanerische Zuordnung von Fahrzeugen zu Bahnsteigen, die zur Einstiegshöhe passen (siehe Auszug DB Richtlinie 813.0201A06)

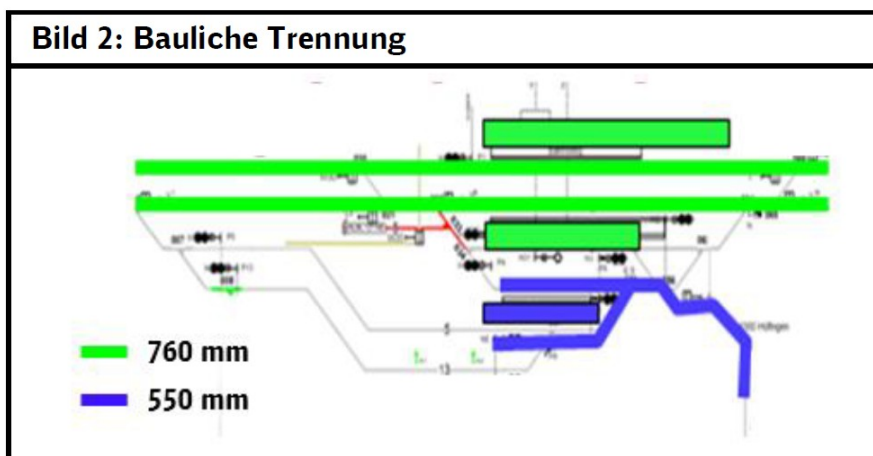


Abbildung 4: Bauliche Trennung der Höhenabschnitte für einen Bahnhof

- Unter bestimmten Bedingungen können nach DB Richtlinie 813 Bahnsteige mit zwei verschiedenen Höhenabschnitten (Kombibahnsteige) gebaut werden (Abbildung 4), die den barrierefreien Einstieg sowohl in 55

cm Bestandsfahrzeuge als auch in 76 cm Fahrzeuge sicherstellen (siehe Auszug DB Richtlinie 813.0201A08).

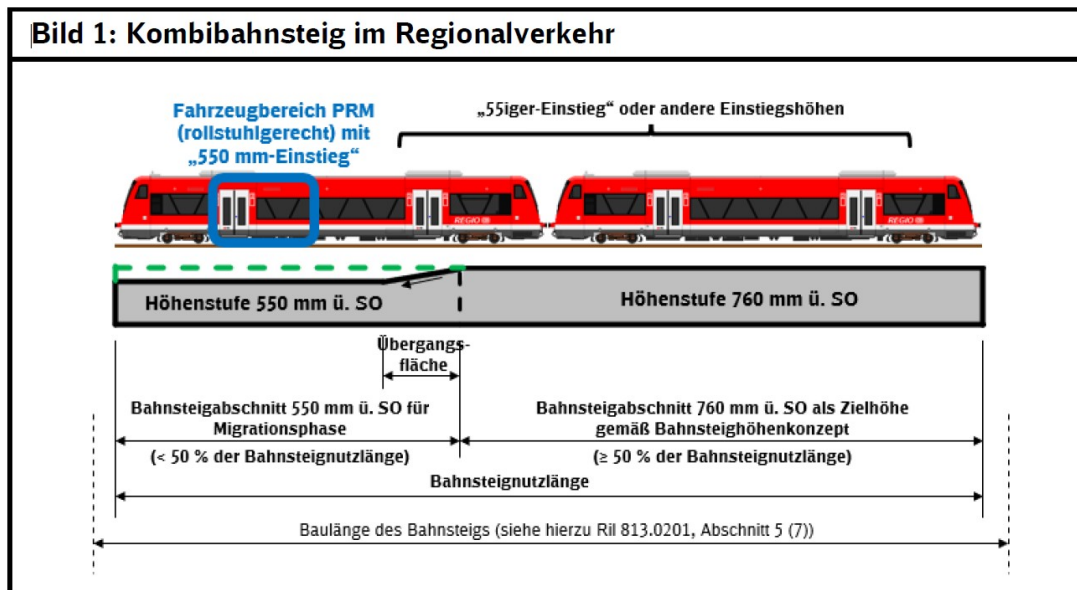


Abbildung 5: Konzept eines Kombibahnsteigs für eine vorübergehende Anpassung der Einstiegshöhen

- In einigen Fällen wünschen die Länder eine vorübergehende Anpassung von Bahnsteigen an die Einstiegshöhe der aktuell eingesetzten Fahrzeuge (Zwischenstufe von 55 cm). Damit kann an einem Bahnhof für einige Reisende ein niveaugleicher Einstieg erreicht werden. Barrierefreies Reisen ist allerdings nicht möglich, da in den verkehrsreichen Knoten die Bahnsteighöhe überwiegend 76 cm beträgt und damit dort kein niveaugleicher Ausstieg möglich ist. Die Anhebung auf die Zielhöhe 76 cm soll dann erst mit Einsatz von passenden Fahrzeugen erfolgen. Für diesen Fall werden Migrationskonzepte vereinbart, die die Abstimmung der Investitionen in Infrastruktur und Fahrzeuge harmonisieren (Abbildung 5). Um die Finanzierung der späteren Aufhöhung der „Zwischenstufen“ mit Bundesbeteiligung sicherzustellen, ist eine Bund-Länder-Vereinbarung in Abstimmung. Der große Nachteil dieser Lösung ist, dass hierfür zwei Baumaßnahmen mit erheblichen betrieblichen Einschränkungen (sogenannten Sperrpausen) erforderlich sind, die Auswirkungen auf den Fahrplan und die Pünktlichkeit haben, wovon jeweils viele Reisende betroffen sind.

#### 1.2.4.6 Standardisierung, Baustandards und digitale Bauteilbibliothek

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

Für alle relevanten Anlagen einer Verkehrsstation existieren Baustandards, die die Anforderungen der barrierefreien Gestaltung erfüllen, wie z.B. für Bahnsteige sowie Personenunterführungen inklusive Bodenbeläge mit taktilen Wegeleitsystemen, Personenaufzügen usw. Diese „Baustandards Personenbahnhöfe“ erfüllen die TSI PRM, die anerkannten Regeln der Technik, behördliche Anforderungen als auch Anforderungen der Reisenden, des Betriebs und der Instandhaltung. Die Baustandards werden basierend auf in der Praxis erprobte Ausführungen und Konstruktionselemente entwickelt, die sich im Betrieb langjährig bewährt haben. In den Baustandards sind die Art und Weise der Ausführung und die zu verwendenden Materialien, Bauteile und Produkte vereinheitlicht. Durch die aufeinander abgestimmten Anlagenstandards werden die Anforderungen an die Barrierefreiheit erfüllt. Die Baustandards sind zudem die Grundlage für die Entwicklung digitaler Bauteile für die digitale Methode des Building Information Modeling (BIM)<sup>13</sup>. Die BIM-Methodik ist als digitale Methode zur Umsetzung von Planungs- und Bauprozessen für Maßnahmen an DB Personenbahnhöfen seit 2017 verbindlich eingeführt. In der digitalen Bauteilbibliothek sind sowohl die Baustandards und weitere eisenbahnspezifische Bauteile als dreidimensionale Repräsentation enthalten. Sie steht dem Anwender als eine Sammlung, die direkt in die BIM-Software integriert werden kann, zur Verfügung. Diese Bauteile können direkt von den Planungsbüros genutzt werden (siehe Abbildung 6).

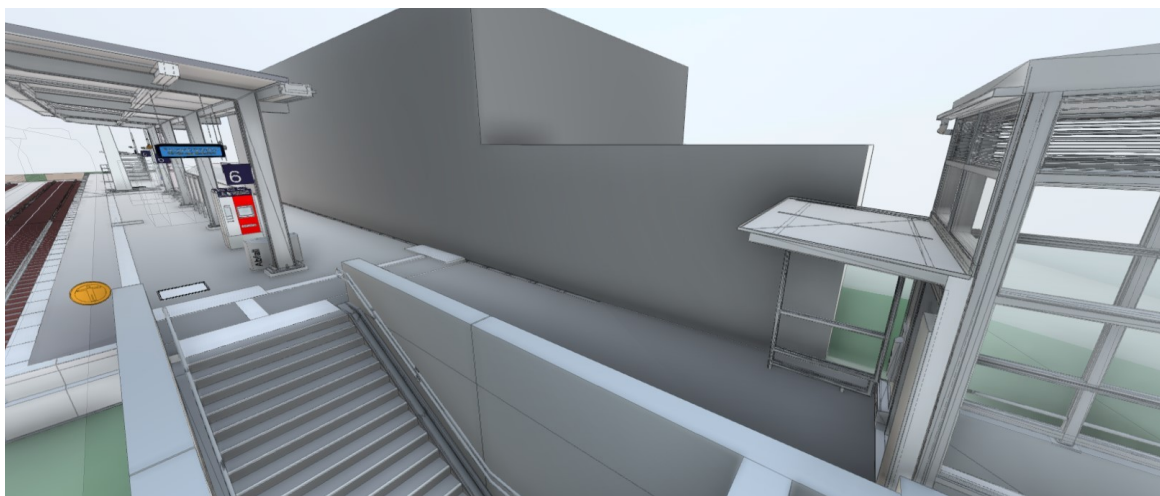


Abbildung 6: BIM-Modell mit Elementen der weitreichenden Barrierefreiheit (zu sehen: Taktiler Leitsystem, Aufzug, kontrastreiche Beschilderung, Zugzielanzeiger)

Die mit den Baustandards verbundenen prozessualen Vereinfachungen beschleunigen Baumaßnahmen und vereinfachen die Wartung und Instandhaltung.

Die Baustandards und die Ausstattung der Personenbahnhöfe unterliegen einer ständigen Weiterentwicklung. Ziel hierfür ist die Verbesserung der funktionalen, wirtschaftlichen sowie barrierefreien Gestaltung. In Zusammenarbeit mit Praktikern und Vertretern von Behindertenverbänden werden die Ausstattungen im

---

<sup>13</sup> Beschreibt eine Arbeitsmethode für die vernetzte Planung, den Bau und die Bewirtschaftung von Gebäuden und anderen Bauwerken mithilfe von Software.

Bahnhofsbetrieb kontinuierlich geprüft und optimiert. Sich aus nationalen sowie europäischen Vorgaben, Betriebs- und Projekterfahrungen sowie der Marktentwicklung ergebende Anstöße fließen regelmäßig in Weiterentwicklungen ein, und halten diese auf einem aktuellen Stand.

#### **1.2.4.7      Barrierefreie Gestaltung von Bahnsteigzugängen über Reisendenübergänge**

Bahnsteigzugänge sind im Kreuzungsbereich der Bahngleise in ihrer Ausprägung entweder höhenfrei oder höhengleich. Soll der Bahnsteigzugang in Personenbahnhöfen über eine höhengleiche Kreuzung erfolgen, handelt es sich gemäß § 11 Abs. 1, Satz 2 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) 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 Mitarbeitenden wahrgenommen.

Eine Beibehaltung bzw. Neueinrichtung von Reisendenübergängen ist – auch bei einem Abzug des örtlichen Personals - unter Einhaltung der Anforderungen der DB Richtlinie 816 (Reisendenübergänge planen und Instandhalten) zulässig. Die an den Reisendenübergang angrenzenden Bahnsteigzugänge werden bei Neu- und Umbauten (gemäß DB Richtlinie 816) 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 Umlaufsperrn darf die Regelbreite von 130 cm zwischen den Sperrn bei baulichen Zwangspunkten auf die Breite von mindestens 90 cm reduziert werden, wenn geeignete Bewegungsräume für Personen mit Rollstuhl vorhanden sind.

Die folgende Zeichnung (Abbildung 7) im Leitfaden zur TSI PRM 2015<sup>14</sup> zeigt zwei Lösungen mit Umlaufsperrn zur Sicherung eines Reisendenübergangs, bei denen der Platz zum Manövrieren mit einem Rollstuhl ausreicht. Die obere Version ist an Bahnsteige mit baulichen Einschränkungen bzw. engen Platz-

---

<sup>14</sup><https://www.era.europa.eu/system/files/2022-11/Guide%20for%20the%20application%20of%20the%20PRM%20TSI%20EN%29%20-%20DE.pdf>

verhältnissen angepasst. Diese Lösungen sind in der DB Richtlinie 816 aufgenommen.

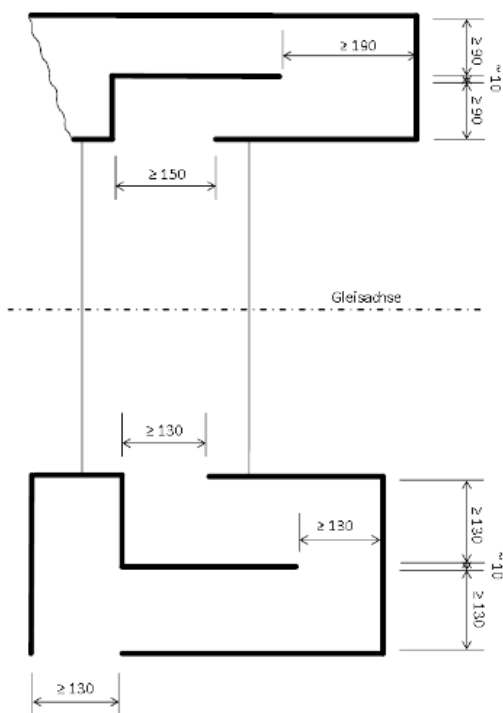


Abbildung 7: Lösungen mit Umlaufsperrungen zur Sicherung eines Reisendenübergangs

Der Belag für die Gleisabdeckung des Reisendenübergangs wird so gestaltet, dass das kleinste Rad eines Rollstuhls nach Anlage M der 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 Reisende nach DB-Richtlinien 813.0205 bzw. 816 mit taktilen Bodenindikatoren für blinde und sehbehinderte Reisende ausgestattet. Der sichere Übergang auch für blinde oder sehbehinderte Reisende wird durch betriebliche Maßnahmen oder Sicherungsanlagen des für den Fahrweg verantwortlichen Eisenbahninfrastrukturunternehmens sichergestellt.

### 1.2.4.8 Baumaßnahmen

Durch das weiterlaufende Bahnstationsmodernisierungsprogramm werden sukzessive Fortschritte in der Barrierefreiheit erreicht. Die Elemente der Barrierefreiheit sind Bestandteil des Bauregelwerks, der Baustandards und der digitalen Bauteilbibliothek und werden somit quasi automatisch bei einer Bahnsteigerneuerung umgesetzt.

Für die in Anlage 3 aufgeführten 603 Bahnsteige (in 381 Stationen) ist bereits geplant, die Barrierefreiheit zwischen 2025 und 2029 zu verbessern. Im Rahmen der geplanten Sanierungen der Hochleistungskorridore, werden auch alle Bahnsteige

der zugehörigen Stationen ertüchtigt und Elemente der Barrierefreiheit ergänzt. Besonderes Augenmerk wird auf das Ziel gelegt, künftig barrierefreies, Reisen zu ermöglichen. Die Baumaßnahmen erfolgen daher stets unter Beachtung des Bahnsteighöhenkonzepts (vgl. Kapitel 1.2.4.5).

Bei den geplanten Baumaßnahmen setzt die DB InfraGO AG Geschäftsbereich Personenbahnhöfe 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 frühzeitig eingebunden.

Wesentliches Hemmnis für das barrierefreie Reisen sind die aus der Historie noch vorhandenen niedrigen Bahnsteige mit 38 cm und darunter. Die Erhöhung dieser rund 2.800 Bahnsteige von insgesamt rund 9.300 Bahnsteigen ist bei der geplanten kontinuierlichen Fortsetzung des anspruchsvollen Bauprogramms mit im Schnitt rund 150 Bahnsteigen pro Jahr noch eine große Aufgabe für viele Jahre. Bis 2030 sind umfassende Investitionen in die Bahnsteigerneuerung und Anpassung an die Zielhöhe nach dem Bahnsteighöhenkonzept geplant: So sollen rund 500 Bahnsteige auf Zielhöhe (bzw. Zwischenstufe) bis 2030 erneuert und dabei aufgehöhht werden; sodass 62% der Bahnsteige 2030 die Bahnsteigzielhöhe bzw. die Zwischenstufe laut Bahnsteighöhenkonzept erreicht haben.

### **1.2.4.9 Zukunftsbahnhöfe**

Unter dem Stichwort “Zukunftsbahnhöfe” und im Sinne einer Gesamtstrategie verfolgt die DB InfraGO AG im Geschäftsbereich Personenbahnhöfe das Ziel alle Bahnhöfe sukzessive, konsequent und gesamtheitlich noch stärker auf die Bedürfnisse der Reisenden auszurichten. Damit sollen mehr Reisende für die Schiene begeistert, der Deutschlandtakt abgesichert und ein substanzieller Beitrag zur Erreichung der verkehrspolitischen Ziele geleistet werden.

Gemeinsam mit dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) wurde ein ganzheitliches Zielbild für die Modernisierung der Bahnhöfe entwickelt. Verkehrsstation und Empfangsgebäude werden dabei als eine Funktionseinheit betrachtet, um mehr Kapazität für wachsende Reisendenzahlen und gleichzeitig mehr Komfort für gestiegene Anforderungen zu schaffen. An ersten Bahnhöfen wurden zukunftsweisende Standards entwickelt, abgestimmt und bereits erfolgreich umgesetzt. Die Deutsche Bahn AG schlägt die Umsetzung von 1.800 Zukunftsbahnhöfen bis 2030 vor, die nach diesen neuen Standards ganzheitlich entwickelt werden. Damit werden bis 2030 über 50 Prozent der Reisenden deutschlandweit erreicht. Bei der Auswahl werden Bahnhöfe unterschiedlicher Typen mit ihren verschiedenen verkehrlichen Funktionen berücksichtigt. 2024 startet der Hochlauf hinsichtlich der Modernisierung von Bahnhöfen, davon 20 Bahnhöfe entlang der Riedbahn und weitere 80 Bahnhöfe bundesweit.

Die Leistungsfähigkeit der Bahnhöfe wird gesteigert, unter anderem durch den Ausbau von Barrierefreiheit, zusätzlichen Zu- und Abgängen, verbreiterte Unter-

führungen, sowie Freiräumen hoch frequentierter Bahnsteige. Als Teilaspekt werden auch Merkmale der sog. „weitreichenden Barrierefreiheit“ betrachtet (siehe Kapitel 1.2.4.3 “Weitreichende Barrierefreiheit”). Ziel ist es, für alle Reisenden die Zugänglichkeit zum System Bahn zu verbessern. Im Dialog mit Ländern, Aufgabenträgern/Verbänden und Kommunen steht auch eine verbesserte Anschlussmobilität und Vorplatzsituation im Fokus.

#### **1.2.4.10 Bahnhöfe in Hochleistungskorridoren**

Die Deutsche Bahn AG plant bestimmte Korridore in einer konzentrierten Maßnahme zu sanieren.

Für die Hochleistungsnetze ([Neues Hochleistungsnetz für die Schiene \(dbinfrago.com\)](https://www.dbinfrago.com)<sup>15)</sup> wurden Layout-Standards formuliert, die bei einer Sanierung umgesetzt werden sollen. Ziel ist, dass alle Stationen im Korridor nach der Sanierung barrierefrei erreichbar sind. Dies geschieht entweder durch eine grundlegende Erneuerung oder durch Ergänzung von Ausstattungselementen der „weitreichenden Barrierefreiheit“, wie taktile Leitsysteme.

#### **1.2.4.11 Herstellung von Elementen der weitreichenden Barrierefreiheit**

Die DB InfraGO strebt an eine maßgebliche Steigerung der barrierefrei erreichbaren Bahnsteige und deren Zuwegungen bis 2030 für Reisende anzubieten. Die DB InfraGO hat deshalb vor, die Planung von Bauprojekten u.a. auch nach diesem Kriterium stärker zu steuern (Identifizierung aufkommensstarker Bahnsteige mit fehlenden Ausstattungsmerkmalen (vgl. Kapitel 1.2.4.3), Überführung in Projekte sowie deren Priorisierung). Neben der laufenden Bestandserneuerung u.a. an Hochleistungskorridoren sowie dem geplanten Ausbau von Zukunftsbahnhöfen ist für eine maßgebliche Steigerung des Reisendenanteils an barrierefreien Bahnsteigen zusätzlich die Nachrüstung von einzelnen fehlenden Ausstattungsmerkmalen an aufkommensstarken Bahnsteigen notwendig, bei denen auf absehbare Zeit keine umfassende Erneuerung geplant ist. Bei einigen aufkommensstarken Bahnsteigen fehlen teils nur ein bis zwei Merkmale, um die barrierefreie Zugänglichkeit für alle Nutzergruppen (vgl. Kapitel 1.2.4.3) zu erreichen; häufig sind dies taktile Leitsysteme zum oder auf dem Bahnsteig.

Den aktuellen Stand des barrierefreien Ausbaugrades zeigt Abbildung 8. Die Gruppen der hörbehinderten und gehörlosen Reisenden sowie der Reisenden mit eingeschränkter Kommunikationsfähigkeit weisen bereits einen Ausstattungsgrad

---

<sup>15</sup> <https://www.dbinfrago.com/web/unternehmen/zielbild-infrastruktur/hochleistungsnetz>

> 90 % auf. Im Vergleich dazu besteht insbesondere für die Gruppe der blinden und sehbehinderten Reisenden noch weiterer Ausbaubedarf:

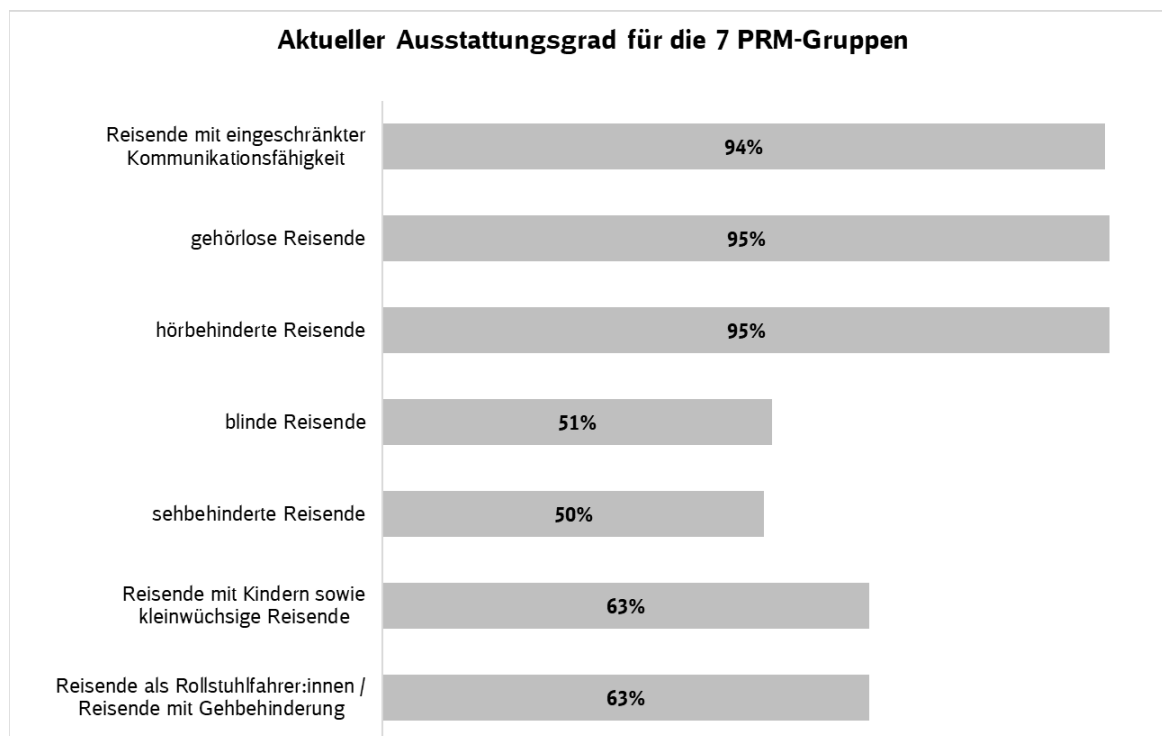


Abbildung 8: Diagramm des aktuellen Ausstattungsgrades für die 7 PRM-Gruppen.

Durch das reformierte Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSWAG Novelle §11 a Satz 5) können erstmals auch Aufwandstatbestände wie z.B. die Herstellung Taktiler Leitsysteme finanziert werden. Dadurch kann die Nachrüstung von einzelnen, noch fehlenden Ausstattungsmerkmalen an Bahnsteigen und deren Zuwegungen vorangetrieben werden. Auch Fortschritte beim Ausbaugrad einzelner Ausstattungsmerkmale steigern die barrierefreie Zugänglichkeit zum System Bahn.

#### **1.2.4.12 Instandhaltung und Erneuerung von Ausstattungselementen**

Neben der unmittelbaren Erneuerung von Stationen ist auch die barrierefreie Gestaltung von Ausstattungen für die Reisenden von großer Bedeutung. Durch die kontrastierende Gestaltung von Streugutbehältern und Wetterschutzhäusern wird auf die Bedürfnisse von sehbehinderten Reisenden besondere Rücksicht genommen. Diese Ausstattungselemente werden durch die geringere Nutzungsdauer im Vergleich zu baulichen Anlagen öfter ausgetauscht und kommen daher auch auf bestehenden Stationen zum Einsatz bzw. werden ergänzt und verbessern so die Barrierefreiheit.

Die Instandhaltung von baulichen Elementen der weitreichenden Barrierefreiheit, z.B. taktile Handlaufschilder, ist im Rahmen der Instandhaltungsprozesse abgebildet und wird mit regelmäßigen Prüfungen umgesetzt.

### **1.2.4.13 Information: Bahnhofsinformationsplakat, Dynamische Schriftanzeiger**

#### **Bahnhofsinformationsplakat – BIP**

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

#### **Dynamischer Schriftanzeiger Plus (DSA+)**

Die DB InfraGO AG Geschäftsbereich Personenbahnhöfe misst der Verbesserung der Reisendeninformation bei Unregelmäßigkeiten eine besondere Bedeutung bei. Insbesondere für Mobilitätseingeschränkte Reisende, 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 InfraGO AG Geschäftsbereich Personenbahnhöfe insbesondere für kleine, betrieblich einfache Stationen ein neues Konzept für eine dynamische Reisendeninformation (DSA) 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 visuellen als auch mit akustischen Reisendeninformationen. 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.

4.460 Stationen sind 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. Der DSA+ ist die Weiterentwicklung des DSA und ist mit zwei oder drei Zeilen ausgestattet. Zusätzlich werden die angezeigten Inhalte sinngemäß akustisch an einem Taster wiedergegeben, der für mobilitätseingeschränkte Reisende eingeführt wurde und via Tok-Signal auffindbar ist. Damit sind heute 99 % aller Bahnsteige mit elektronischen Anzeigen (DSA(+)) oder Zugzielanzeigen ausgestattet.

#### **1.2.4.14 Bahnhof.de**

Bahnhof.de ist die zentrale digitale Anlaufstelle der DB InfraGO AG Geschäftsbereich Personenbahnhöfe für Informationen, die sich an Reisende richtet. Bahnhof.de ist erreichbar als Webseite und als Progressive Web App (PWA)<sup>16</sup> und nicht als App im App Store, da das Stand 2024 durch die Apple-App-Store-Regeln verhindert wurde. Sollten sich die Regeln des Apple App Stores zukünftig ändern, wird erneut versucht, die Funktionen von Bahnhof.de auch in einer App anzubieten.

Bahnhof.de wird weiterhin daran arbeiten, neue Funktionen mit Fokus auf Barrierefreiheit und unter Berücksichtigung der Bedürfnisse der Nutzenden zu entwickeln. Darüber hinaus wird die Seite für möglichst viele Nutzergruppen gleichzeitig einfacher zugänglich gemacht werden. Dazu gehören z.B. der Einsatz von einfacher und Leichter Sprache, Gebärdensprache, die Umsetzung von Design- und Benutzeroberflächen-Anpassungen rund um die Farbwahrnehmung oder die Bedienbarkeit mit digitalen barrierefreien Eingabegeräten.

Zudem wird immer nach Möglichkeiten gesucht, die bereits auf der Web-Seite zur Verfügung gestellten Daten nach Möglichkeit weiter anzureichern und so die barrierefreie Nutzung der Bahnhöfe bestmöglich zu unterstützen.

---

<sup>16</sup> Eine Progressive Web App (PWA) ist eine Website, die zahlreiche Merkmale besitzt, die bislang nativen Apps vorbehalten waren.

### **1.2.4.15 Schulungs- und Sensibilisierungsmaßnahmen für Mitarbeitende**

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

Alle Mitarbeitenden im Bahnhof mit entsprechendem Aufgabenprofil werden vor der Tätigkeitsaufnahme eingewiesen bzw. geschult. Im Anschluss erhalten sie einen regelmäßigen jährlichen Fortbildungsunterricht („Lernwerkstatt“), in welchem das Thema Mobilitätseingeschränktes Reisen in all sein Facetten, d.h. von der Anmeldung bis zur Durchführung, behandelt wird. Sowohl in der Erstqualifizierung als auch im Fortbildungsunterricht kommen dabei unterstützend ein Rollstuhl und ein Alterssimulationsanzug zum Einsatz, damit sich die Mitarbeitenden noch besser in die Lage der mobilitätseingeschränkten Reisenden versetzen können. Mancherorts werden mobilitätseingeschränkte Personen eingeladen, um offene Fragen der Teilnehmenden zu beantworten und von ihren Erfahrungen mit den Produkten und Services der Deutschen Bahn AG zu berichten. Ergänzend zur Einweisung/Qualifizierung wurde ein E-Learning bereitgestellt, das relevante Punkte aufgreift und für die Mitarbeitenden jederzeit abrufbar ist.

## **1.3 Ausgewählte DB-Services**

### **1.3.1 DB Fahrkartenautomaten**

Seit 2021 steht der neueste Automatentyp RTA.2x des Herstellers Almex zur Verfügung und wird auch in den Jahren nach 2025 in neu gewonnenen Netzen weiter ausgerollt. Dieser neue Automat ist modular konzipiert und verfügt über Standardschnittstellen, so dass die stetig wachsenden heterogenen Anforderungen der Nutzenden Gruppen, auch bezüglich Barrierefreiheit, schneller und flexibler umgesetzt werden können. Der RTA.2x berücksichtigt die Bedürfnisse mobilitätseingeschränkter Reisenden in höchstem Maße und erfüllt u.a. die Anforderungen der EU-Richtlinie TSI-PRM. Die Ausgabeschale sowie Bedienelemente sind beispielsweise in einer maximalen Höhe von 110 cm, Anzeigeelemente in einer maximalen Höhe von 140 cm angebracht. Die Bedienelemente sind mit ertastbaren Braille-Zeichen versehen.

Um den gestiegenen Anforderungen an den Fahrkartenautomaten gerecht zu werden, wurde nicht nur die Automatenhardware weiterentwickelt. Eine vollkommen neue Software wurde für den Fahrkartenautomaten entwickelt. Aktuelle und zukünftige Anforderungen aus Ausschreibungen können dadurch anders bewertet und flexibler umgesetzt werden. Seit Ende 2023 kommt die

neue Automatensoftware regional zum Einsatz. Diese Software ermöglicht auch eine neu gestaltete Benutzeroberfläche. Dabei werden insbesondere die Bedürfnisse sehbeeinträchtigter Fahrgäste und älterer Menschen berücksichtigt. Alle für das User Interface<sup>17</sup> am Automaten anwendbaren Vorgaben der Web Content Accessibility Guidelines<sup>18</sup> werden dabei berücksichtigt. Ab dem dritten Quartal 2025 werden ausschließlich barrierefreie stationäre Fahrkartenautomaten erstmalig in Betrieb genommen.

Seit 2018 stehen an rund 30 Standorten auf dem Gebiet des Zweckverbands Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) Video-Automaten zur Verfügung. Auf Knopfdruck der bedienenden Person schaltet sich an einem zweiten Bildschirm ein Reiseberatender hinzu, der auf Wunsch der bedienenden Person die Steuerung des Verkaufsvorgangs übernimmt. Zwischen 2025 und 2030 wird der weitere Einsatz von Video-Automaten angestrebt.

### **1.3.2 Digitale Vertriebskanäle**

Mit dem Internetportal [www.bahn.de](http://www.bahn.de) und der App DB Navigator bietet die Deutsche Bahn AG die größte Mobilitätsplattform in Deutschland für Bahnreisen an. Aufgrund seiner Reichweite stellen alle Nutzengruppen spezifische Anforderungen an die Plattform.

Die Zugänglichkeit der Inhalte und Funktionen für mobilitätseingeschränkte Menschen steht bei der Weiterentwicklung des Internetauftritts stets im Fokus. Durch regelmäßige unabhängige Experten-Tests mit u.a. sehbehinderten Testpersonen ist der Abgleich mit der allgemeinen technischen und gesellschaftlichen Entwicklung im Anforderungsbereich „Barrierefreiheit“ sichergestellt.

DB-übergreifende Richtlinien und ein themenspezifisches Wissensmanagement sorgen dafür, dass einheitliche Standards sichergestellt werden. Hierzu zählt z. B. der für [www.bahn.de](http://www.bahn.de) geltende „Mobile First“-Ansatz<sup>19</sup>, mit dem die Nutzung aller Funktionen der Web-Seite auf mobilen Endgeräten optimiert wird (siehe auch Abschnitt zu [www.bahnhof.de](http://www.bahnhof.de)).

#### **Buchungsapplikationen**

Aktuell und für die kommenden Jahre wird ein besonderes Augenmerk auf die Weiterentwicklung der Buchungstrecke von [www.bahn.de](http://www.bahn.de) und dem DB Navigator gelegt. Orientierungspunkt ist dabei die Einhaltung der Erfolgskriterien und Konformitätsbedingungen der Web Content Accessibility Guidelines 2.2

---

<sup>17</sup> Die Benutzerschnittstelle (englisch User Interface) oder auch Nutzerschnittstelle ist die Stelle oder Handlung, mit der ein Mensch mit einer Maschine oder einem Arbeitsgerät in Interaktion tritt.

<sup>18</sup> Die Web Content Accessibility Guidelines (WCAG; englisch für „Richtlinien für barrierefreie Webinhalte“) sind ein internationaler Standard zur barrierefreien Gestaltung von Internetangeboten.

<sup>19</sup> Optimierung der Darstellung auf mobilen Endgeräten

(WCAG 2.2) in der Konformitätsstufe AA. Dies bedeutet insbesondere die durchgängige Bedienbarkeit der Web-Seite mittels Screenreadern und Tastaturen sowie die barrierefreie visuelle Gestaltung im Hinblick auf Farben, Kontraste und Skalierbarkeit von Text und Grafiken.

Neben der Barrierefreiheit ist für 2025 geplant, das strategische Projekt rund um die Online-Buchungsmöglichkeiten von Fahrkarten und Reservierungen von Sitzplätzen für mobilitätseingeschränkte Reisende und ihre Begleiter zu beginnen. Damit wird dann u.a. auch die digitale Buchung von Rollstuhlplätzen berücksichtigt. Die DB bezieht dabei bei wichtigen Meilensteinen auch die Expertise der Programmbegleitenden Arbeitsgruppe mit ein.

### **Redaktioneller Inhaltsbereich von bahn.de (Content-Seiten)**

Im Inhaltsbereich von [www.bahn.de](http://www.bahn.de) werden durch die fortwährende DB-seitige Weiterentwicklung des Content Management Systems (CMS) heutige und zukünftige assistive Technologien berücksichtigt. Orientierungspunkt ist dabei die Einhaltung der Erfolgskriterien und Konformitätsbedingungen der Web Content Accessibility Guidelines 2.2 (WCAG 2.2) in der Konformitätsstufe AA. Dies bedeutet insbesondere die durchgängige Bedienbarkeit der Web-Seite mittels Screenreadern und Tastaturen.

Darüber hinaus wird durch die regelmäßig und spezifisch geschulten Redaktionsmitglieder auf die Verwendung von einfacher Sprache geachtet, die durch die neuen ISO-/DIN-Normen eine verlässliche Basis erhalten hat.

Besondere Aufmerksamkeit erhalten barrierefreie Medien und Dateien auf [www.bahn.de](http://www.bahn.de): Mit Screenreader erfassbare PDF, aussagekräftige, kurze Alternativ-Texte (Alt-Texte) für Bilder und Kartendarstellungen und barrierefrei abspielbare Videos erleichtern die Nutzbarkeit von [www.bahn.de](http://www.bahn.de) für alle Nutzergruppen.

Die gesamte Web-Seite [www.bahn.de](http://www.bahn.de) wird bis Ende Juni 2025 ein weitreichend barrierefreies Nutzungserlebnis ermöglichen und somit die Anforderungen aus dem Barrierefreiheitsstärkungsgesetz (BFSG) in hohem Maße erfüllen. Für den Betrachtungszeitraum des 5. Programms gilt das Ziel, die Zugänglichkeit von [www.bahn.de](http://www.bahn.de) regelmäßig auf den Prüfstand zu stellen und mit den Entwicklungen der WCAG schrittzuhalten. Dies wird die Deutsche Bahn AG auch durch den Einsatz von Künstlicher Intelligenz (KI) erreichen, deren Entwicklung bereits heute ein sehr großes Potenzial verspricht, Web-Seiten automatisiert auf Barrierefreiheit zu prüfen.

### **1.3.3 Video-Reisezentrum**

Mit dem Video-Reisezentrum und dem Video-Automaten betreibt die DB Vertrieb GmbH seit 2013 erfolgreich ein videobasiertes Vertriebsformat. Das Video-Reisezentrum ermöglicht personenbediente Beratung und personenbedienten Verkauf insbesondere auch in ländlichen Regionen als Alternative zu Reisezentren oder Agenturen und war Ende 2023 an über 115 Standorten

verfügbar. Zusätzlich kommen Video-Automaten an 30 Standorten im Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe zum Einsatz. Der Video-Automat ist ein Fahrkartenautomat, bei dem sich innerhalb festgelegter Öffnungszeiten per Knopfdruck Mitarbeitende aufschalten und Reisende beim Ticketkauf unterstützt.

Die gesamte Bedienung der Video-Reisezentren erfolgt per Fernsteuerung durch den Reiseberatenden. Nur die Zahlung erfolgt am modifizierten Automaten. Die entsprechenden Eingabeschlitze sind wie an jedem Automaten ertastbar. Auf die Platzierung des Automaten und die Möglichkeit der Entnahme der Informationen und Fahrscheine weist der Reiseberatende hin und „dirigiert“ so alle Reisenden an die richtige Stelle.

Alle Standorte sind für Menschen mit Rollstuhl barrierefrei zugänglich, das heißt, es gibt eine Rampe oder einen stufenlosen Direktzugang zur Verkaufsstelle. Innerhalb der Kabinen bzw. Pavillons wird der Wendekreis für Personen mit Rollstuhl berücksichtigt.

Neben den Pavillons im Außenbereich werden auch Kabinen in Bahnhöfen häufiger mit Glastüren versehen. Dies dient der Verbesserung der Akustik sowie der Herstellung einer gewissen Privatsphäre im öffentlichen Raum. Es gibt jedoch auch offene Gestaltungen, sobald es die Räumlichkeiten zulassen. Die leichten Glastüren stellen für Menschen mit Rollstuhl keine Hürden da.

Sofern der Bewegungsmelder nicht eingeschaltet ist, nehmen Menschen mit Sehbeeinträchtigung Kontakt mit einem Reiseberatenden auf, in dem sie eine der beiden Ruftasten drücken, die die Bezeichnung „INFO“ in Braille im umlaufenden Ring tragen. Die Ruftaste am Tisch ist hierbei auf Höhe der Personen mit Rollstuhl angebracht.

Menschen mit Höreinschränkung wiederum kann die Kommunikation durch die Möglichkeit von Texteinblendungen bzw. der Lautstärke-Regelung durch den Beratenden erleichtert werden. Reisende mit Höreinschränkung können zudem mitgebrachte Fahrkarten, Formulare, Ausdrucke oder handschriftliche Notizen unter den Tischscanner legen, so dass der Reiseberatende sich das Anliegen anschauen und entsprechend darauf reagieren kann. Höreingeschränkte Reisende können die Verbindungssuche auf dem zweiten Monitor verfolgen und Ausdrucke lesen, die entweder am modifizierten Automaten oder dem DIN A4-Drucker erstellt werden. Umgekehrt können sie Textnachrichten in ihrem Mobiltelefon erzeugen und diese abspielen oder mitgebrachte Unterlagen unter den Scanner legen. Dies unterstützt auch Menschen mit Seheinschränkungen. Die Ablage kann gut ertastet werden.

Die Reiseberatenden haben darüber hinaus die Möglichkeit von Texteinblendungen am Monitor – auch in sechs Fremdsprachen.

Die Video-Reisezentren werden zukünftig weiter optimiert und verbessert und auf die sich verändernden Rahmenbedingungen ausgerichtet. Ziel ist es, bis zum Jahr 2030 auf insgesamt 200 Standorte zu wachsen.

## 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 Vertretern 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 ein Mitglied beim interministeriellen Arbeitsstab des Beauftragten der Bundesregierung für die Belange von Menschen mit Behinderungen, das Referat G 10 (Grundsatzangelegenheiten, Finanz- und Wettbewerbspolitik) des Bundesministerium für Digitales und Verkehr, das Referat Va1 (Gleichstellung behinderter Menschen, Grundsatzfragen der Behindertenpolitik) des Bundesministerium für Arbeit und Soziales, die Bundesarbeitsgemeinschaft für Rehabilitation e. V. (BAR), das Eisenbahn-Bundesamt und den Fahrgastverband PRO BAHN Bundesverband e.V. kontinuierlich begleitet.

Auf Basis der Maßnahmenplanungen, die im 1., 2., 3. und 4. Programm der Deutschen Bahn AG zur Barrierefreiheit ([www.bahn.de/programm-barrierefrei](http://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 5. 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 5. Programms der Deutschen Bahn AG mit der Behindertenvertretung der Programmbegleitenden Arbeitsgruppe ergab die folgenden zwei Dissenspunkte:

**Wunsch, dass mobilitätseingeschränkte Reisende auch außerhalb der von der DB InfraGO AG, GB Personenbahnhöfe, 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 InfraGO AG, Personenbahnhöfe**

Reisen für mobilitätseingeschränkte Menschen zu ermöglichen, bedarf insbesondere des Zusammenspiels der Bahnhofsbetreiber und Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) – Bahnhofsbetreiber und EVU sind gleichermaßen in der Pflicht, mobilitätseingeschränkten Reisenden die Reise mit dem Zug zu ermöglichen. Dieses Zusammenspiel wird nicht nur durch die Fahrgastrechteverordnung (EU) 2021/782 vorgegeben, sondern es hat auch erheblichen Einfluss auf das Serviceangebot der Personenbahnhöfe.

Mobilitätshilfen sind an vielen unserer größten Bahnhöfe (München Hbf, Frankfurt a.M. Hbf, Berlin Hbf, Hamburg Hbf etc.) rund um die Uhr möglich, da diese 24/7 mit Personal besetzt sind. An den Großstadtknoten liegen die Servicezeiten meist zwischen 06:00 und 22:00 Uhr (z. T. auch bis 24:00 Uhr) und an den regionalen Knotenbahnhöfen meist zwischen 08:00 und 20:00 Uhr. In Summe sind aktuell rund 230 Bahnhöfe servicebedient. Zusätzlich unterstützen auch unsere Partner in den Bahnhöfen (wie z.B. die Bahnhofsmission) bei der Durchführung von Mobilitäts-Hilfeleistungen. Die Besetzungszeiten sind maßgeblich am Bedarf an Mobilitäts-Hilfeleistungen ausgerichtet und werden hinsichtlich des Kundenbedarfs, der aus dem Fahrplan resultiert, jedes Jahr stationsscharf überprüft und gegebenenfalls angepasst.

Die Gruppe der Betroffenen sieht seitens der DB InfraGO AG Personenbahnhöfe eine Verpflichtung, Einstiegshilfen vom ersten bis zum letzten Zug anzubieten. Die hierzu herangezogenen gesetzlichen Grundlagen sind vielfältig, begründen aber keine Verpflichtung für die Personenbahnhöfe.

Des Weiteren gibt es auch keine definierte rechtliche Verpflichtung, dass Bahnhöfe überhaupt oder zu bestimmten Zeiten mit Personal des Bahnhofsbetreibers besetzt sein müssen. So fällt es in die Entscheidung des Bahnhofsbetreibers, ob und zu welchen Zeiten Bahnhöfe mit Personal besetzt sind und somit grundsätzlich Hilfeleistungen erbracht werden können. Eine Ausweitung auf die kompletten Betriebszeiten (vom ersten bis zum letzten Zug) würde eine für den Eisenbahnverkehr einseitige und nicht tragbare Belastung darstellen. Bahnhofsbetreiber und EVU sind gleichermaßen in der Pflicht, mobilitätseingeschränkten Reisenden die Reise mit dem Zug zu ermöglichen.

Die DB InfraGO AG hat in den vergangenen zwei Jahren, um dem Wunsch der mobilitätseingeschränkten Reisenden nach Ausweitung der Servicezeiten und -Standorte Rechnung zu tragen, bundesweit rund 250 zusätzliche Vollzeitpersonale bei den Personenbahnhöfen geschaffen und für den unmittelbaren Service am Kunden aufgebaut. Hierdurch konnten Servicezeiten ausgebaut und neue Servicestandorte geschaffen werden.

#### ▪ **Flächenpräsenzmodell der DB InfraGO AG, Personenbahnhöfe**

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.

Voraussetzung ist eine vorherige Anmeldung, die in der Regel einen Werktag vor der Reise über die Mobilitätsservice-Zentrale getätigt werden muss. Dies dient dazu, die Fahrten des mobilen Service-Teams effektiv koordinieren zu können.

#### ▪ **Verbesserung der Barrierefreiheit in Bahnhöfen**

Reisende mit Rollstuhl, mit Gehbehinderung und mit Kinderwagen sowie kleinwüchsige Menschen benötigen eine stufenfreie Erreichbarkeit und eine Bahnsteighöhe von mindestens 55 cm als infrastrukturseitige Voraussetzung für barrierefreies Reisen. Dies kann bereits 93 % der Reisenden angeboten werden.

Nachholbedarf liegt bei der Nachrüstung taktiler Leitsysteme (Taktile Weg zum Bahnsteig, Blindenleitsystem auf Bahnsteig, Taktile Handlaufschilder). Die DB InfraGO AG hat deshalb seit 2020 u.a. 35.000 Taktile Handlaufschilder an Zugängen nachgerüstet. Immerhin können nun 75 % der Bahnsteige von sehbehinderten und blinden Reisenden besser aufgefunden werden. Dort ist zumindest eines von drei taktilen Leitelementen vorhanden. 92 % der Reisenden profitieren von dieser Verbesserung.

Jährlich erneuert die DB InfraGO AG rund 150 Bahnsteige, um die Barrierefreiheit weiter zu verbessern.

- **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 kundenbetreuenden Personen im Nahverkehr zuständig. Wenn kein Servicepersonal an Bord ist und es die Betriebslage zulässt, stehen die triebfahrzeugführenden Personen 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 hör- behinderte Menschen) sind zusätzlich auch an weiteren nicht stufenlos erreichbaren Verkehrsstationen diese Hilfeleistungen möglich. Die DB Regio AG bietet den Voranmeldeservice seit 2012 an und verzeichnet eine hohe Nachfrage dieses für die Reisenden kostenfreien Angebots. 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**

Der ICE L des spanischen Herstellers Talgo, welcher voraussichtlich ab Ende 2025 zum Einsatz kommen soll, bietet 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 bahnsteighöhengleichen 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), bei welchem die ersten Züge seit Dezember 2022 im Einsatz sind, ist ebenfalls mit einem fahrzeuggebundenen Hublift ausgestattet, welcher neu entwickelt wurde und gegenüber Vorgängermodellen deutlich robuster und einfacher in der Bedienung ist.

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.

**Wunsch, dass die Deutsche Bahn AG angemessene Vorkehrungen als Voraussetzung für Partizipation, Inklusion und gleichberechtigte Teilhabe an ihrem Leistungsangebot umsetzt.**

Die Behindertenverbände fordern, dass die Deutsche Bahn AG das Instrument der angemessenen Vorkehrungen nach UN-Behindertenrechtskonvention in allen ihren Bereichen konsequent umsetzt.

Die Deutsche Bahn AG unternimmt bereits heute große Anstrengungen, um Reisenden mit Mobilitätseinschränkungen eine selbstbestimmte Mobilität zu ermöglichen. Leider kann es vorkommen, dass die Deutsche Bahn AG ihre Serviceangebote für Reisende mit Mobilitätseinschränkungen nicht im gewohnten Maß anbieten kann. Gründe hierfür können technische Defekte, externe Einflüsse etc. sein. Dies bedauert die Deutsche Bahn AG sehr. Fehlt die Barrierefreiheit im umfassenden Sinne, hat die Deutsche Bahn AG Maßnahmen entwickelt, um für die Zielgruppe alternative Hilfestellungen anzubieten.

Maßnahmen und damit unternehmerische Meilensteine zur Herstellung einer selbstbestimmten Mobilität für die Zielgruppe der mobilitätseingeschränkten Reisenden sind in den Programmen der Deutschen Bahn AG zur Barrierefreiheit festgehalten bzw. dokumentiert. Weitere neue bzw. darüber hinaus gehende Maßnahmen werden im Zuge der unternehmerischen Planungen und strategischen Umsetzungsmaßnahmen kontinuierlich im Rahmen des etablierten Einbindungsprozesses der programmbegleitenden Arbeitsgruppe vorgestellt.

## **Anlagen zum 5. Programm der Deutschen Bahn AG**

<b>Anlage 1: Standards zur Fahrzeuggestaltung im Fernverkehr.....</b>	<b>61</b>
<b>Anlage 2: Übersicht der Vorhaben für barrierefreien Ausbau von 603 Bahnsteigen in 381 Stationen:.....</b>	<b>77</b>
<b>Anlage 3: Kontaktdaten der Mitglieder der begleitenden Arbeitsgruppe zum Programm der Deutschen Bahn AG.....</b>	<b>86</b>



# Anlage 1: Standards zur Fahrzeuggestaltung im Fernverkehr

## Inhalt:

<b>1. Einführung.....</b>	<b>62</b>
<b>2. Gestaltungskriterien.....</b>	<b>63</b>
2.1 Allgemeine Gestaltungskriterien.....	63
2.2 Einstieg / Ausstieg.....	67
2.3 Fahrgastraum / Mehrzweckraum.....	69
2.4 Sanitärbereich.....	71
2.5 Informations- und Wegeleitsystem.....	72
<b>3. Empfehlungen zu Informationszwecken.....</b>	<b>73</b>
3.1 Empfehlungen für den Einsatz von Kontrast, Helligkeit, Farbe und Form zu Informationszwecken.....	73
3.2 Empfehlung für die Höhe der Schriftzeichen zu Informationszwecken....	73
<b>4. Darstellung räumlicher Dimensionen für mobilitäts- eingeschränkte Personen.....</b>	<b>73</b>
<b>5. Schriftgrößen und Kontraste.....</b>	<b>75</b>
<b>6. Quellen.....</b>	<b>76</b>

## 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 und wirtschaftlicher Tragfähigkeit 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
<b>2.1.1 Kontraste</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Handläufe, Haltegriffe</li> <li>• Griffe, Taster</li> <li>• Markierungsstreifen</li> <li>• Hinweise, Schriften, Piktogramme</li> <li>• Notbremse, Hilferuf</li> <li>• Stufenkanten</li> <li>• Bedienelemente</li> <li>• Außentüren, transparente Türen und Flächen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Anforderungen werden gemäß TSI PRM und – soweit kein Widerspruch besteht – gemäß DIN EN 32975 erfüllt.</li> </ul>
<b>2.1.2 Farben</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Türen</li> <li>• Stufen</li> <li>• Piktogramme</li> <li>• Festhaltegriffe und -stangen, Taster</li> <li>• Markierungsstreifen</li> <li>• Bestuhlung</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Farbkontraste können die Erkennbarkeit weiter verbessern. Beim Einsatz von Farben ist jedoch ihr Symbolwert zu beachten (Sicherheits-, Ordnungsfarben; DIN 5381)</li> <li>• helle Töne: weiß, silberfarben</li> <li>• dunkle Töne: schwarz, (nacht-)blau, verkehrsröt</li> <li>• rot auf grün nur bei ausreichend hohem Kontrast</li> <li>• Schwarz-weiß gestaltete Schrift kann durch entsprechende Farbränder Symbolgehalt bekommen.</li> <li>• Die verwendeten Farben müssen auf die jeweiligen CD-Vorgaben abgestimmt werden.</li> </ul>
<b>2.1.3 Material</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Böden (Materialwechsel als Orientierungshilfe)</li> <li>• Haltegriffe, Türgriffe</li> <li>• Türen</li> <li>• Einbauten</li> <li>• Stufen</li> <li>• Bestuhlung</li> <li>• Bedienelemente</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• körperfreundlich, hygienisch, Berücksichtigung allgemeiner gesundheitsrelevanter Aspekte</li> <li>• keine Kondensatbildung</li> <li>• keine Wärmeableitung (im Außenbereich)</li> <li>• rutschfeste Oberflächenstruktur</li> <li>• taktil</li> <li>• keine scharfen Ecken und Kanten</li> <li>• nicht reflektierend oder spiegelnd</li> <li>• Die verwendeten Materialien müssen auf die jeweiligen CD-Vorgaben abgestimmt werden.</li> </ul>
<b>2.1.4 Beleuchtung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Allgemeinbeleuchtung (Standard)</li> <li>• Sitzplatzbeleuchtung:</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gleichmäßige, blendfreie und schattenfreie Beleuchtung von Stufen, Trittkanten, Durchgängen und Gefahrenbereichen, keine dunklen Ecken</li> <li>• 150 lx</li> <li>• Farbwiedergabestufe 1B</li> <li>• Lichtfarbe: anwendbares Spektrum zwischen warmweiß (3.000K) und neutralweiß (4.000K)</li> <li>• blendfrei: Klasse A (CIE S 008, ISO 8995) für 1000 lx</li> <li>• Vermeidung von Schlagschatten</li> <li>• Umfeldleuchtdichte: ca. 250 cd/m<sup>2</sup></li> <li>• 300 lx</li> </ul>

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

Thema	Einsatzort	Beschreibung, Angaben und Maße
<b>2.1.7 allgemeine akustische / visuelle Informationen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Türeenschließen - visuell:</li>   <li>• Ansagen/Anzeigen - akustisch: - visuell:</li>   <li>• „WC verriegelt“ - akustisch:  - visuell:</li>   <li>• <i>s. a. weitere Punkte unter 2.1</i></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- rotes Blinklicht</li>   <li>- Lautsprecherdurchsagen Bordpersonal - auf veränderlichen Farbdisplays mit Text / Piktogrammen</li>   <li>- kurzer Quittungston bei Verriegelung oder taktile Kennzeichnung</li> <li>- beleuchtete Anzeige im Sitzplatzbereich, grün-rot-Logik an WC-Tür</li> </ul>

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

<b>Bauteile / Abteil</b>	<b>Beschreibung</b>	<b>Angaben / Maße</b>
<b>2.2.1 Einstiegstüren:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• erforderliche Nutzbreite/lichte Weite (barrierefrei)</li> <li>• automatische elektrische Tür</li> <li>• akustisches Signal bei Türfreigabe               <ul style="list-style-type: none"> <li>- Türfindesignal zur Wegeleitung an Zugaußenseite</li> </ul> </li> <li>• optische Anzeige der Türfreigabe</li> <li>• Taktile Unterstützung der Türfindung</li> <li>• Haltestangen rechts und links der Tür zur Überwindung von Stufen und Spalten</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 900 mm</li> <li>- akustisches und optisches Signal bei Schließen</li> <li>- gemäß TSI PRM/DIN EN 16584-2</li> <li>- orientiert an DIN 32974</li> <li>- Tasterring leuchtet grün</li> <li>- z. B. Tastlippen, integriert in die Gummidichtung (nicht separat) und erhabene Tastersymbole</li> <li>- Vgl. DIN EN 16585-2 (normative Abweichungen bei Modernisierungsprojekten mgl.)</li> </ul>
<b>2.2.2 Trittstufen:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Setzstufe (Antritt)</li> <li>• Trittstufe (ohne Unterschneidung / nicht hervorstehend) (Auftritt)</li> <li>• Stufen nicht als Gitterrost</li> <li>• Markierungsstreifen an jeder Trittstufe an Vorder- (außer bewegliche Stufen)- und Draufsicht:               <ul style="list-style-type: none"> <li>- Breite</li> <li>- falls ohne Antrittsmarkierung, Abstand zur Stufenkante</li> <li>- Leuchtdichtekontrast</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 140 – 230 mm Höhe</li> <li>- 165 - 280 mm Tiefe</li> <li>- 40 – 50 mm</li> <li>- minimieren</li> <li>- <math>K &gt; 0,7</math></li> </ul>
<b>2.2.3 Türblockierung:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• bei fahrendem Zug: Öffnen nur durch Notschalter</li> <li>• Notschalterbetätigung ohne Einfluss auf Notbremse</li> <li>• seitenselektive Blockierung</li> <li>• Türblockierung bei Betriebshalten</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ab 0 km/h</li> <li>- Türfreigabe nur auf linker oder rechter Zugseite</li> </ul>

<b>Bauteile / Abteil</b>	<b>Beschreibung</b>	<b>Angaben / Maße</b>
<b>2.2.4 Fahrzeug- gebundene Einstiegshilfen</b>	<p>Einstiegshilfe für Rollstuhlnutzende im Eingang zu den Rollstuhlplätzen</p> <p>Technische Gestaltung der Einstiegshilfe</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Neigungen bei einstöckigen Fahrzeugen und bei neu zu entwickelnden doppelstöckigen Fahrzeugen</li> <li>• Rampe / Hublift automatisch/ manuell bedient durch Zugpersonal, Überfahrbrücken</li> <li>• Abrollsicherung</li> <li>• Mindestfreiraum oberhalb der Liftplattform/Rampe während des gesamten Ein-/Ausstiegsvorganges (zur Gewährleistung von Bewegungsräumen größer als Plattform)</li> <li>• Mindesttragfähigkeit der Einstiegshilfe</li> <li>• Auslegung auf bediente Standardbahnsteighöhen (Zuschlag für Querneigung bei Kurvenlage und bei Neigung des Bahnsteiges zur Bahnsteigmitte)</li> <li>• Schiebetritt / Überfahrbrücke zur Schließung des Restspaltes bei Niveaugleichheit (bei Bedienung unterschiedlicher Bahnsteighöhen nur eingeschränkt möglich)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- in Abhängigkeit von den Höhendifferenzen, Hublift oder Rampe.</li> <li>- Geeignet für ISO-Rollstühle (max. Länge 1200 mm, max. Breite 700 mm)</li> <li>- Bis 350 kg Gesamtgewicht ausgelegt.</li> <li>- personalbedient</li> <li>- nach DIN (<math>\leq 6\%</math>), bei kurzen Rampen (bis 1 m) <math>\leq 12\%</math></li> <li>- ISO-Rollstuhlmaße als Mindestanforderung + notwendiger Zuschlag für Arme und Füße, (je 5 cm Zuschlag in beide Richtungen)</li> <li>- Abmaße von Lift-Plattformen mindestens gemäß TSI PRM in Verbindung mit Erläuterung im Leitfaden zur TSI PRM</li> <li>- Seitliches Befahren der Plattform minimiert den benötigten Freiraum auf dem Bahnsteig</li> <li>- Rutschfeste Oberfläche, auch bei Nässe</li> <li>- Mindestens 50 mm</li> <li>- Breite = 800 mm Länge = 1300 mm Höhe = 1400 mm</li> <li>- 350 kg</li> <li>- Rampe = 380 – 50 mm bis 760 + 50 mm</li> <li>- Hublift = 550 -50 mm bis 760 +50 mm</li> <li>- Spaltreduzierung auf &lt;50 mm</li> </ul>



## 2.3 Fahrgastraum / Mehrzweckraum

Bauteile / Abteil	Beschreibung	Angaben / Maße
<b>2.3.1 Durchgangstüren:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nutzbreite an gekennzeichneten Sitzplätzen für mobilitätseingeschränkte Menschen</li> <li>• Nutzbreite zu Stell- bzw. Sitzplätzen für Rollstuhlfahrende</li> <li>• Sichthöhe der Markierung (Glastüren)</li> <li>• Art der kontrastreichen Markierung</li> <li>• Durchgangszeit</li> <li>• automatische Öffnung (Sensor- oder Taster-Steuerung)</li> <li>• manuelle Pendeltüren nur dort, wenn keine automatischen Schiebetüren möglich sind</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <math>\geq 700</math> mm (begrenzt durch Mittelgänge bei 2+2-Bestuhlung)</li> <li>- <math>\geq 850</math> mm</li> <li>- 1550 bzw. 740 mm (soweit gesetzliche Regelungen dem nicht entgegenstehen) blau-weiß im Wechsel</li> <li>- abhängig von Kontrast und Sichtverhältnissen</li> <li>- <math>\geq 5</math> s bzw. nach Verlassen des von Sensoren erfassten Bereichs</li> <li>- Sensor erfasst Bereich ab 800 mm über FOK</li> <li>- kein Durchschlagen, Einklemmschutz und langsam schließend</li> </ul>
<b>2.3.2 Gänge / Vorräume:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nutzbreite für mobilitätseingeschränkte Menschen (für Gänge bei 2+2-Bestuhlung nicht möglich)</li> <li>• Nutzbreite für Rollstuhlfahrende</li> <li>• Wendekreis für Rollstuhlfahrende</li> <li>• Zwischenpodeste ausreichend beleuchten und Handgriffe/Handläufe sowie Podestkante in Vorder- und Draufsicht kontrastreich markieren</li> <li>• s. a. 4. Darstellung räumlicher Dimensionen für mobilitätseingeschränkte Personen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <math>\geq 600</math> mm (mit relativem Zuschlag, wenn nicht geradeaus verlaufend)</li> <li>- <math>\geq 850</math> mm (mit relativem Zuschlag, wenn nicht geradeaus verlaufend) in den betreffenden Wagenabschnitten</li> <li>- Durchmesser: <math>\geq 1500</math> mm</li> </ul>
<b>2.3.3 Stufen und Rampen:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stufen und Rampen sollten vermieden werden, wenn möglich</li> <li>• Längsneigung (In Fahrzeugen nicht immer realisierbar)</li> <li>• Längsneigung bei kurzen Rampen</li> <li>• ansonsten s. unter 2.2.2 Trittstufen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <math>\leq 6</math> %</li> <li>- <math>\leq 12</math> % auf 1m</li> </ul>

<b>Bauteile / Abteil</b>	<b>Beschreibung</b>	<b>Angaben / Maße</b>
<b>2.3.4 Fahrgastraum:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gepäck möglichst am Sitzplatz, Stauräume in Bodennähe/in Sichtweite</li> <li>• gut taktil erkennbare und kontrastreich gestaltete Platznummerierung (fahrzeugspezifische Rahmenbedingungen sind zu beachten)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 15 – 20 mm Schrifthöhe, möglichst in erhabener Profilschrift</li> </ul>
<b>2.3.5 Bereich für Rollstuhlfahrer:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stellfläche für Rollstühle</li> <li>• Wendefläche (Wendeflächen dürfen sich überlagern, in ihrer Funktionsfähigkeit aber nicht eingeschränkt sein)</li> <li>• Tischunterkante</li> <li>• Sitzplätze</li> <li>• möglichst Mantelhalter in Griffhöhe für Rollstuhlfahrende <ul style="list-style-type: none"> <li>- Taster aus Ecken</li> </ul> </li> <li>• Servicерuf</li> <li>• s. a. 4. Darstellung räumlicher Dimensionen für mobilitätseingeschränkte Personen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 1500 x 1500 mm + 1300 x 900 mm (für jeden weiteren Rollstuhl)</li> <li>- 1500 x 1500 mm</li> <li>- ≥ 670 mm</li> <li>- Sitzplätze für Rollstuhlfahrende mit Sitzverstellung und hochklappbaren Armlehnen, Sitzplatz für Begleitperson in unmittelbarer Nähe</li> <li>- 1050 + 1400 mm</li> <li>- 500 mm</li> <li>- am Tisch des Rollstuhlplatzes</li> <li>- taktil</li> <li>- handballenbedienbar</li> <li>- Platzbedienung am Rollstuhlplatz</li> </ul>

## 2.4 Sanitärbereich

Bauteile / Abteil	Beschreibung	Angaben / Maße
<b>2.4.1 Universaltoilette</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Durchmesser der effektiven Drehfläche für Rollstuhlfahrende inkl. unterfahrbarer Bereiche (s. o. <math>\geq 670</math> mm)</li> <li>• 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.</li> <li>• Stützklappgriffe am WC: Höhe Oberkante (aus der Horizontalen hochklappbar; leicht lösbare Arretierung)               <ul style="list-style-type: none"> <li>- Überstand Vorderkante WC-Becken</li> <li>- Abstandsbreite Griffe am WC</li> <li>- Druck-Belastbarkeit am äußeren vorderen Ende</li> </ul> </li> <li>• WC-Becken:               <ul style="list-style-type: none"> <li>- Sitzhöhe Oberkante WC-Brille</li> <li>- Tiefe WC für Rollstühle</li> <li>- Platz neben dem WC</li> </ul> </li> <li>• Waschtisch:               <ul style="list-style-type: none"> <li>- Waschtischhöhe</li> <li>- Unterfahrbarkeitshöhe</li> </ul> </li> <li>• Waschtisch-Armatur               <ul style="list-style-type: none"> <li>- Seifen- und Desinfektionsmittelspender</li> </ul> </li> <li>• WC-Tür:               <ul style="list-style-type: none"> <li>- Türbreite</li> </ul> </li> <li> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Türgriff/-drehknebel/-taster Höhe</li> <li>- automatische Schiebetür</li> <li>- an Außenseite Piktogramm</li> </ul> </li> <li>• Spiegel:               <ul style="list-style-type: none"> <li>- Spiegelgröße</li> <li>- Spiegelausrichtung</li> </ul> </li> <li>• Notrufeinrichtungen:               <ul style="list-style-type: none"> <li>- taktil auffindbar und optisch/kontrastreich markiert zwei Notrufeinrichtungen (Höhe über dem Boden)</li> <li>- optische und akustische Anzeige für Notrufsystem</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 1500 mm</li> <li>- 750 mm über FOK</li> <li>- 150 mm</li> <li>- 700 mm</li> <li>- 100 kg</li> <li>- 480 mm</li> <li>- 700 mm</li> <li>- 950 mm</li> <li>- 800 mm</li> <li>- 670 mm bis in 300 mm Tiefe</li> <li>- Taster oder berührungslos (Sensor)</li> <li>- 900 mm, in Abhängigkeit vom Einfahrwinkel breiter orientiert an Regelmaß: „Summe aus Türbreite und Seitengangbreite 2000 mm“</li> <li>- 850 -1050 mm</li> <li>- mindestens 600 x 1100 mm</li> <li>- Einsicht im Stehen und Sitzen möglich</li> <li>- ggf. mehrere Spiegel verwenden</li> <li>- oben: 850 - 900 mm über FOK, unten: &lt; 300 mm über FOK</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Notruf hörbar für Zugteam</li> <li>- Notruf-Rückstellmöglichkeit am Taster</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>• nach Möglichkeit intuitiv erlernbare Türschließung/ Verriegelung</li> <li>• s. a. 4.2 WC-Grundrisse</li> </ul>	
<b>2.4.2 Standard-WC</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Leicht auffindbare Grundfunktionen: Türbedienung, Spülung <ul style="list-style-type: none"> <li>- Selbsterklärende Bedienung</li> <li>- Überprüfbare Verriegelung (Drehknebel)</li> <li>- Handtuchspender/Papierkorb logisch dem Waschbecken zugeordnet</li> </ul> </li> </ul>	

## 2.5 Informations- und Wegeleitsystem

<b>Bauteile / Abteil</b>	<b>Beschreibung</b>	<b>Angaben / Maße</b>
<b>2.5.1 Ansagen:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• (elektronische Lautsprecheransagen)</li> <li>• Halt des Zuges</li> </ul>	- Vgl. DIN 16584-2
<b>2.5.2 Informationen:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Piktogramme an geeigneter, gut zu lesender Stelle</li> <li>• Hinweis: „Toilette besetzt“</li> </ul> <p>Taktile Sitzplatzziffern</p> <p>Taktile Orientierung im Einstiegsbereich</p> <p>Fußbodenleisten zur Laufstraßenabgrenzung in Sitzplatzbereichen</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• nach Möglichkeit Displays in Augenhöhe</li> <li>• s. a. 2.1.7 allg. akustische/visuelle Informationen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ca. 1550 mm ab Oberkante Fußboden</li> <li>- Größe: 66 x 66 mm</li> <li>- Abstand: 33 mm (zueinander)</li> <li>- Leuchtsignal im Großraum</li> <li>- Farbhinweis (rot-/grün-Symbolik) an WC-Tür</li> <li>- Zustand „verriegelt“ tastbar</li> <li>- Gangseitig (auf Kopfstützenhöhe)</li> <li>- Wagenklassenhinweis an Haltestangen, tastbar beim Zustieg</li> <li>- Standorthinweis, tastbar nach Zustieg bzw. beim Durchgang durch den Zug</li> <li>- kontrastreich und erhaben zum Fußbodenbelag</li> </ul>
<b>2.5.3 Mobilfunkempfang im Zug:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Empfang von Mobilfunknetzen grundsätzlich in allen Zugbereichen möglich (in Abhängigkeit der Infrastruktur von Betreibern der Mobilfunknetze)</li> <li>• In gekennzeichneten Ruhebereichen Klingeltöne und laute Gespräche nicht erwünscht, jedoch geräuschlose, textbasierte Kommunikation und Datenempfang möglich</li> </ul>	- 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)*

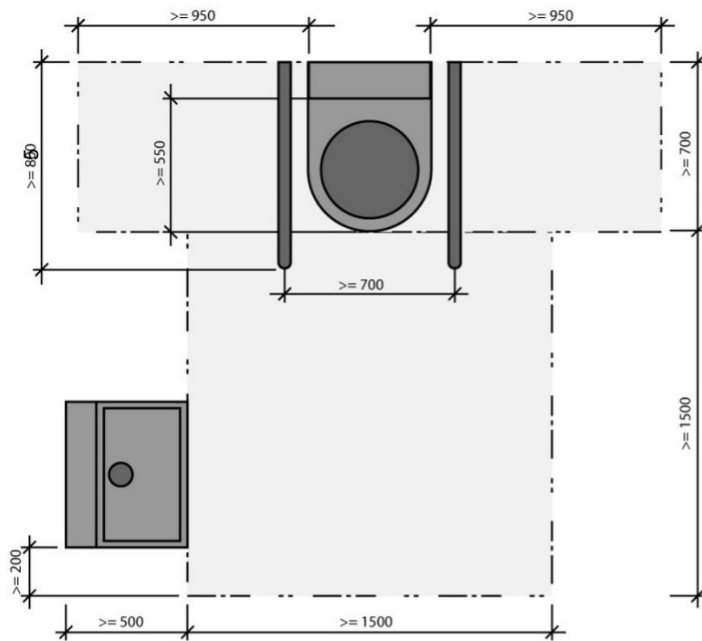
### **4. Darstellung räumlicher Dimensionen für mobilitätseingeschränkte Personen**

#### **WC-Grundrisse**

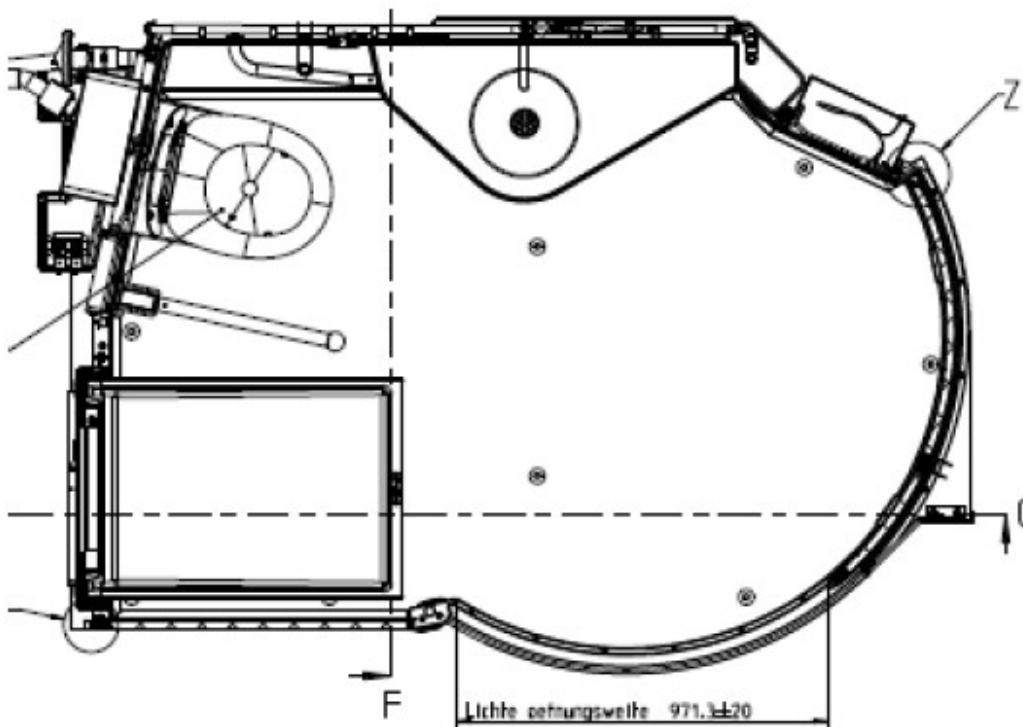
Bewegungsfläche in der Universaltoilette [Maße in mm].

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

Beispiel 1: Prinzip-Skizze Sanitärbereich Universaltoilette (nicht maßstäblich)5



Beispiel 2: Universaltoilette des ICE 3neo (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 180 40-3, 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, 2009 sowie Berichtigung aus 2012
- DIN 32976 Blindenschrift – Anforderungen und Maße, 2007
- DIN EN 16585-2 Bahnanwendungen – Gestaltung für die Nutzung durch PRM – Ausstattung und Bauteile in Schienenfahrzeugen – Teil 2: Bauteile zum Sitzen, Stehen und Fortbewegen;
- DIN Fachbericht 124 Gestaltung barrierefreier Produkte 1. Auflage 2002
- ISO 7193 Rollstühle; Maximale Gesamtmaße
- DBSV-Richtlinie für taktile Schriften, [www.gfuv.de](http://www.gfuv.de)
- Technische Spezifikation für Interoperabilität Anwendungsbereich: Teilsysteme „Infrastruktur“ und „Fahrzeuge“, Teilbereich: Zugänglichkeit für eingeschränkt mobile Personen
- CIE S 008, ISO 8995

## **Anlage 2: Übersicht der Vorhaben für barrierefreien Ausbau von 603 Bahnsteigen in 381 Stationen:**

Bahnsteige der DB InfraGO AG (Personenbahnhöfe), an denen zwischen Anfang 2025 und Ende 2029 (mittelfristig) der stufenfreie Bahnsteigzugang, die modernen Regelhöhen (55 cm / 76 cm/ 96 cm ü. SO) und/oder die Umsetzung der Kriterien der „weitreichenden Barrierefreiheit“ vorgesehen ist. Auf Grund neuer Priorisierungen können sich Projekte verschieben und/oder ersetzt bzw. ergänzt werden.

Bestandsdaten 08/2024 Plandaten 10/2024

## Baden-Württemberg

Altbach, 1 Bahnsteig  
Bad Friedrichshall Süd, 2 Bahnsteige  
Bad Säckingen-Wallbach, 2 Bahnsteige  
Beuggen, 2 Bahnsteige  
Dogern, 2 Bahnsteige  
Engen, 1 Bahnsteig  
Enzberg, 1 Bahnsteig  
Erzingen (Baden), 2 Bahnsteige  
Esslingen (Neckar), 1 Bahnsteig  
Esslingen-Zell, 1 Bahnsteig  
Friedrichshafen Stadt, 1 Bahnsteig  
Goldshöfe, 2 Bahnsteige  
Grenzach, 2 Bahnsteige  
Haltingen, 2 Bahnsteige  
Heilbronn Sölmertor, 1 Bahnsteig  
Herten (Baden), 2 Bahnsteige  
Kressbronn, 1 Bahnsteig  
Langenargen, 1 Bahnsteig  
Lauchringen, 1 Bahnsteig  
Laufenburg (Baden) Ost, 2 Bahnsteige  
Leonberg, 2 Bahnsteige  
Mannheim-Neuostheim, 2 Bahnsteige  
Metzingen, 1 Bahnsteig  
Mögglingen (b Gmünd), 2 Bahnsteige  
Neckarsulm, 2 Bahnsteige  
Nürtingen, 1 Bahnsteig  
Oberesslingen, 1 Bahnsteig  
Radolfzell, 4 Bahnsteige  
Rheinfelden (Baden), 2 Bahnsteige  
Rheinfelden-Warmbach, 2 Bahnsteige  
Roigheim, 2 Bahnsteige  
Schwetzingen-Nordstadt, 2 Bahnsteige  
Schwörstadt, 2 Bahnsteige  
Sersheim, 2 Bahnsteige  
Singen (Hohentwiel), 1 Bahnsteig  
Spaichingen, 2 Bahnsteige  
Stuttgart-Obertürkheim, 1 Bahnsteig  
Stuttgart-Zuffenhausen, 1 Bahnsteig  
Tiengen (Hochrhein), 1 Bahnsteig  
Triberg, 2 Bahnsteige  
Waldshut, 3 Bahnsteige  
Waldshut West, 2 Bahnsteige  
Walheim (Württ), 2 Bahnsteige  
Wannweil, 1 Bahnsteig  
Wehr-Brennet, 2 Bahnsteige  
Wittighausen, 2 Bahnsteige  
Wyhlen, 2 Bahnsteige

## Bayern

Aichach, 2 Bahnsteige  
Aschaffenburg-Ost, 2 Bahnsteige  
Aßling (Oberbay), 2 Bahnsteige  
Bad Endorf (Oberbay), 1 Bahnsteig  
Batzhausen, 2 Bahnsteige  
Bäumenheim, 2 Bahnsteige  
Beratzhausen, 2 Bahnsteige  
Berchtesgaden Hbf, 1 Bahnsteig  
Bergen (Oberbay), 2 Bahnsteige  
Bernau a. Chiemsee, 2 Bahnsteige  
Bischofswiesen-Winkl, 1 Bahnsteig  
Blaichach (Allgäu), 1 Bahnsteig  
Bruckmühl, 1 Bahnsteig  
Burgsinn, 1 Bahnsteig  
Buttenheim, 1 Bahnsteig  
Cham (Oberpf), 2 Bahnsteige  
Dasing, 2 Bahnsteige  
Dillingen (Donau), 2 Bahnsteige  
Dingolfing, 1 Bahnsteig  
Ebenhausen-Schäftlarn, 1 Bahnsteig  
Ebenhofen, 1 Bahnsteig  
Etterzhausen, 2 Bahnsteige  
Freilassing, 1 Bahnsteig  
Gaimersheim, 1 Bahnsteig  
Gelting, 2 Bahnsteige  
Gemünden (Main), 4 Bahnsteige  
Geretsried Mitte, 1 Bahnsteig  
Geretsried Süd, 1 Bahnsteig  
Gundelfingen (Bay), 2 Bahnsteige  
Gundelsdorf, 2 Bahnsteige  
Gündlkofen, 1 Bahnsteig  
Haidenaab-Göppmannsbühl, 2 Bahnsteige  
Heufeld, 1 Bahnsteig  
Hirschaid, 2 Bahnsteige  
Hochstadt-Marktzeuln, 1 Bahnsteig  
Hohenbrunn, 1 Bahnsteig  
Kahl (Main), 2 Bahnsteige  
Karlstadt (Main), 1 Bahnsteig  
Kaufbeuren, 3 Bahnsteige  
Kaufbeuren-Haken, 2 Bahnsteige  
Kaufbeuren-Neugablonz, 2 Bahnsteige  
Kaufering, 3 Bahnsteige  
Kempten (Allgäu) Hbf, 3 Bahnsteige  
Kronach, 3 Bahnsteige  
Laaber, 2 Bahnsteige  
Lauingen, 1 Bahnsteig  
Leuterschach, 1 Bahnsteig  
Lindau-Aeschach, 1 Bahnsteig  
Lindau-Oberreitnau, 1 Bahnsteig  
Markt Schwaben, 2 Bahnsteige  
Möttingen, 1 Bahnsteig  
Münchberg, 2 Bahnsteige  
München-Poccistraße, 1 Bahnsteig  
Münnerstadt, 1 Bahnsteig  
Nesselwang, 2 Bahnsteige

Neumarkt (Oberpf), 1 Bahnsteig  
 Nürnberg-Steinbühl, 1 Bahnsteig  
 Oberstdorf, 3 Bahnsteige  
 Ostermünchen, 2 Bahnsteige  
 Otting-Weilheim, 2 Bahnsteige  
 Oy-Mittelberg, 2 Bahnsteige  
 Parsberg, 2 Bahnsteige  
 Prien am Chiemsee, 2 Bahnsteige  
 Radersdorf, 2 Bahnsteige  
 Raubling, 1 Bahnsteig  
 Retzbach-Zellingen, 1 Bahnsteig  
 Rothenburg ob der Tauber, 1 Bahnsteig  
 Schney, 1 Bahnsteig  
 Schwaigerloh, 2 Bahnsteige  
 Seubersdorf, 2 Bahnsteige  
 Sonthofen, 2 Bahnsteige  
 Steinebach, 1 Bahnsteig  
 Tauberfeld, 2 Bahnsteige  
 Teisendorf, 2 Bahnsteige  
 Thüngersheim, 2 Bahnsteige  
 Übersee, 2 Bahnsteige  
 Undorf, 2 Bahnsteige  
 Waigolshausen, 2 Bahnsteige  
 Wernberg, 2 Bahnsteige  
 Westerham, 2 Bahnsteige  
 Wiesenfeld (b Coburg), 1 Bahnsteig  
 Wolfratshausen, 1 Bahnsteig

<b>Berlin</b>	<b>Brandenburg</b>	<b>Mecklenburg-Vorpommern</b>
Albrechtshof, 2 Bahnsteige Borsigwalde, 1 Bahnsteig Dahlewitz Rolls-Royce, 1 Bahnsteig	Altdöbern, 2 Bahnsteige Baitz, 1 Bahnsteig Buckow (b Beeskow), 1 Bahnsteig Glöwen, 2 Bahnsteige Gorgast, 1 Bahnsteig Großwudicke, 1 Bahnsteig Hosena, 2 Bahnsteige Joachimsthal, 2 Bahnsteige Klinge, 2 Bahnsteige Letschin, 1 Bahnsteig Marquardt, 2 Bahnsteige Priort, 2 Bahnsteige Schönborn (b Doberlug), 2 Bahnsteige Schwarzheide Ost, 2 Bahnsteige Seelow (Mark), 1 Bahnsteig Trebnitz (Mark), 1 Bahnsteig Vogelsang (Kr Oberhavel), 1 Bahnsteig Wittenberge, 1 Bahnsteig Zossen, 2 Bahnsteige	Altentreptow, 2 Bahnsteige Cammin (Meckl), 1 Bahnsteig Groß Laasch, 1 Bahnsteig Rakow, 1 Bahnsteig Rövershagen, 2 Bahnsteige Sternfeld, 2 Bahnsteige Stralsund Süd, 2 Bahnsteige Wittenhagen, 1 Bahnsteig Zarrendorf, 1 Bahnsteig

<b>Schleswig-Holstein</b>	<b>Hamburg</b>	<b>Bremen</b>
Ascheberg (Holst), 1 Bahnsteig Bad Oldesloe Ost, 1 Bahnsteig Bordesholm, 2 Bahnsteige Jübek, 1 Bahnsteig Neustadt (Holst), 1 Bahnsteige Nortorf, 2 Bahnsteige Owschlag, 2 Bahnsteige Preetz, 2 Bahnsteig Preetz Krankenhaus, 1 Bahnsteig Preetz Nord, 1 Bahnsteige Ratekau, 2 Bahnsteig Rendsburg Büdelsdorf, 2 Bahnsteig Sierksdorf, 1 Bahnsteige St. Michaelisdonn, 1 Bahnsteig	Adendorf, 1 Bahnsteig Autoreisezuganlage Hamburg- Eidelstedt, 1 Bahnsteig Billwerder-Moorfleet, 1 Bahnsteig Hamburg-Rahlstedt, 1 Bahnsteig Jungfernstieg, 1 Bahnsteig Königstraße, 1 Bahnsteige Reeperbahn, 1 Bahnsteig	Bremen-Föhrenstraße, 2 Bahnsteige Bremen-Hemelingen, 1 Bahnsteig Bremerhaven-Lehe Pbf, 1 Bahnsteig

<b>Niedersachsen</b>
Bodenfelde, 2 Bahnsteige Bohmte, 1 Bahnsteig Brockhöfe, 1 Bahnsteig Ebstorf (Kr Uelzen), 2 Bahnsteige Geeste, 2 Bahnsteige Ihrhove, 2 Bahnsteige Immensen-Arpke, 2 Bahnsteig Lauenförde-Beverungen, 2 Bahnsteig Marienau/Coppenbrügge, 1 Bahnsteig Salzgitter-Immendorf, 1 Bahnsteige Salzgitter-Thiede, 2 Bahnsteig Salzgitter-Watenstedt, 1 Bahnsteig Springe-Deisterpforte, 2 Bahnsteig Uelzen, 1 Bahnsteig Voldagsen, 1 Bahnsteig Walkenried, 1 Bahnsteig Westerhausen, 1 Bahnsteig Wissingen, 1 Bahnsteig

<b>Hessen</b>	<b>Saarland</b>
<p>Jossa, 2 Bahnsteige  Eichenberg, 4 Bahnsteige  Alsfeld (Oberhess), 2 Bahnsteige  Altenstadt-Höchst, 1 Bahnsteig  Assenheim (Oberhess), 2 Bahnsteige  Bad Camberg, 1 Bahnsteig  Bad Soden-Salmünster, 2 Bahnsteige  Beienheim, 2 Bahnsteige  Borken (Hess), 2 Bahnsteige  Dutenhofen (Kr Wetzlar), 2 Bahnsteige  Eschborn, 2 Bahnsteige  Frankfurt (Main) Ost, 1 Bahnsteig  Frankfurt (Main) Süd, 1 Bahnsteig  Frankfurt (Main) West, 2 Bahnsteige  Frankfurt am Main-Ginnheim, 1 Bahnsteig  Frankfurt-Griesheim, 2 Bahnsteige  Friedberg (Hess), 2 Bahnsteige  Fulda, 2 Bahnsteige  Geisenheim, 1 Bahnsteig  Glauburg-Stockheim, 2 Bahnsteige  Greibenstein, 2 Bahnsteige  Groß Gerau-Dornberg, 1 Bahnsteig  Groß Gerau-Dornheim, 1 Bahnsteig  Großkrotzenburg, 2 Bahnsteige  Hadamar, 1 Bahnsteig  Hähnlein-Alsbach, 2 Bahnsteige  Hattenheim, 2 Bahnsteige  Hattersheim (Main), 2 Bahnsteige  Hochheim (Main), 2 Bahnsteige  Idstein (Taunus), 1 Bahnsteig  Lampertheim, 1 Bahnsteig  Lindenholzhausen, 2 Bahnsteige  Mainz-Kastel, 2 Bahnsteige  Neu Isenburg, 2 Bahnsteige  Niederwalgern, 2 Bahnsteige  Schlüchtern, 2 Bahnsteige  Schöneck-Kilianstädten, 1 Bahnsteig  Sterbfritz, 2 Bahnsteige  Walldorf (Hess), 1 Bahnsteig  Wiesbaden-Igstadt, 1 Bahnsteig</p>	<p>Ensdorf (Saar), 1 Bahnsteig  Jägersfreude, 1 Bahnsteig  Ottweiler (Saar), 2 Bahnsteige  Rentrisch, 1 Bahnsteig  Rohrbach (Saar), 2 Bahnsteige  Saarbrücken Ost, 2  Bahnsteige</p>

## Rheinland-Pfalz

Ahrbrück, 1 Bahnsteig  
Altenahr, 2 Bahnsteige  
Auw an der Kyll, 2 Bahnsteige  
Bad Neuenahr, 2 Bahnsteige  
Bingen (Rhein) Hbf, 4 Bahnsteige  
Bingen (Rhein) Stadt, 2 Bahnsteige  
Bingen-Gaulsheim, 2 Bahnsteige  
Boppard-Bad Salzig, 2 Bahnsteige  
Brohl, 2 Bahnsteige  
Diez, 1 Bahnsteig  
Edesheim (Pfalz), 1 Bahnsteig  
Gerolstein, 1 Bahnsteig  
Hinterweidenthal, 1 Bahnsteig  
Insheim, 2 Bahnsteige  
Kaiserslautern Pfaffwerk, 1 Bahnsteig  
Kreuzberg (Ahr), 1 Bahnsteig  
Mayschoß, 1 Bahnsteig  
Mendig, 2 Bahnsteige  
Müden (Mosel), 2 Bahnsteige  
Oberwesel, 2 Bahnsteige  
Pfalzel, 1 Bahnsteig  
Rohrbach (Pfalz), 2 Bahnsteige  
Rolandseck, 2 Bahnsteige  
Saarburg (Bz Trier), 2 Bahnsteige  
Schopp, 1 Bahnsteig  
Sinzig (Rhein), 2 Bahnsteige  
Speyer-Süd, 2 Bahnsteige  
St. Thomas, 2 Bahnsteige  
Steinalben, 1 Bahnsteig  
Trier Ehrang Hafenstraße, 2 Bahnsteige  
Trier Euren, 2 Bahnsteige  
Trier West, 2 Bahnsteige  
Trier Zewen, 2 Bahnsteige  
Trier-Pallien, 2 Bahnsteige  
Waldfischbach, 1 Bahnsteig  
Weißenthurm, 2 Bahnsteige  
Winningen (Mosel), 2 Bahnsteige

## Nordrhein-Westfalen

Aachen-Richterich, 2 Bahnsteige  
Alpen, 1 Bahnsteig  
Bad Honnef (Rhein), 2 Bahnsteige  
Beverungen-Wehrden, 1 Bahnsteig  
Bocholt Mussum, 1 Bahnsteig  
Bönen, 2 Bahnsteige  
Bonn-Mehlem, 2 Bahnsteige  
Bottrop Hbf, 2 Bahnsteige  
Brake (b Bielefeld), 1 Bahnsteig  
Castrop-Rauxel Süd, 2 Bahnsteige  
Davensberg, 1 Bahnsteig  
Dortmund Kronprinzenstraße, 2 Bahnsteige  
Dortmund-Bövinghausen, 1 Bahnsteig  
Dortmund-Lütgendortmund Nord, 1 Bahnsteig  
Eiserfeld (Sieg), 1 Bahnsteig  
Gelsenkirchen-Buer Nord, 2 Bahnsteige  
Haan, 2 Bahnsteige  
Haan-Gruiten, 2 Bahnsteige  
Herdecke, 1 Bahnsteig  
Herten-Westerholt, 2 Bahnsteige  
Horn-Bad Meinberg, 1 Bahnsteig  
Krefeld Obergplatz, 2 Bahnsteige  
Kreuztal-Buschütten, 2 Bahnsteige  
Lünen Hbf, 1 Bahnsteig  
Lünen-Alstedde, 1 Bahnsteig  
Millingen, 2 Bahnsteige  
Minden (Westf), 1 Bahnsteig  
Niederdollendorf, 2 Bahnsteige  
Scharmede, 2 Bahnsteige  
Solingen-Meigen, 2 Bahnsteige  
Welver, 1 Bahnsteig  
Witten-Pferdebachstraße, 2 Bahnsteige

<b>Sachsen</b>	<b>Sachsen-Anhalt</b>	<b>Thüringen</b>
Beilrode, 2 Bahnsteige Bischofswerda, 2 Bahnsteige Cossebaude, 1 Bahnsteig Dresden-Cotta, 2 Bahnsteige Dresden-Stetzsch, 2 Bahnsteige Ellefeld, 1 Bahnsteig Frauenhain, 2 Bahnsteige Freital-Hainsberg West, 1 Bahnsteig Glaubitz (b Riesa), 1 Bahnsteig Großenhain Cottb Bf, 2 Bahnsteige Großlehna, 2 Bahnsteige Hoyerswerda, 2 Bahnsteige Lampertswalde, 1 Bahnsteig Leipzig Miltitz, 2 Bahnsteige Markranstädt, 1 Bahnsteig Mockrehna, 1 Bahnsteig Oberschlottwitz, 1 Bahnsteig Ottendorf-Okrilla Hp, 1 Bahnsteig Radebeul-Naundorf, 1 Bahnsteig Regis-Breitungen, 2 Bahnsteige Schleife, 2 Bahnsteige Zabeltitz, 2 Bahnsteige	Angern-Rogätz, 1 Bahnsteig Arensdorf (b Köthen), 2 Bahnsteige Berga-Kelbra, 2 Bahnsteige Beuna (Geiseltal), 1 Bahnsteig Braunsbedra, 1 Bahnsteig Deuben (b Zeitz), 1 Bahnsteig Ditfurt, 1 Bahnsteig Fleetmark, 2 Bahnsteige Frankleben, 1 Bahnsteig Gardelegen, 1 Bahnsteig Kläden (Kr Stendal), 1 Bahnsteig Landsberg (b Halle/Saale) Süd, 2 Bahnsteige Langendorf, 1 Bahnsteig Leuna Werke Nord, 2 Bahnsteige Luckenau, 1 Bahnsteig Magdeburg-Hasselbachplatz, 1 Bahnsteig Merseburg, 1 Bahnsteig Mücheln (Geiseltal), 1 Bahnsteig Peißen, 1 Bahnsteig Prittitz, 2 Bahnsteige Quedlinburg, 1 Bahnsteig Reußen, 2 Bahnsteige Röblingen am See, 2 Bahnsteige Seehausen (Altm), 2 Bahnsteige Teuchern, 2 Bahnsteige Teutschenthal Ost, 2 Bahnsteige Theißen, 2 Bahnsteige Uchtspringe, 1 Bahnsteig Vintelberg, 2 Bahnsteige Weißenfels West, 1 Bahnsteig	Bleicherode Ost, 2 Bahnsteige Gotha Ost, 1 Bahnsteig Greiz, 2 Bahnsteige Greiz-Dölau, 1 Bahnsteig Harras (Thür), 1 Bahnsteig Neustadt (Orla), 2 Bahnsteige Oppurg, 1 Bahnsteig Rudolstadt (Thür), 2 Bahnsteige Schmalkalden Fachhochschule, 1 Bahnsteig Sonneberg (Thür) Hbf, 1 Bahnsteig Themar, 2 Bahnsteige Zeutsch, 1 Bahnsteig

## **Anlage 3: Kontaktdaten der Mitglieder der begleitenden Arbeitsgruppe zum Programm der Deutschen Bahn AG**

**Alexander Ahrens**

**ehemaliges 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](mailto:aahrens@isl-ev.de)

**N. N.**

**Sozialverband VdK Deutschland e. V.**

Liniestraße 131

10115 Berlin

**Dr. Maximilian Braatz**

**Referent Referat G 10**

**Grundsatzangelegenheiten, Finanz- und Wettbewerbspolitik**

**Bundesministerium für Digitales und Verkehr**

Invalidenstraße 44

10115 Berlin

Tel.: 030 / 18 300 5586

E-Mail: [maximilian.braatz@bmdv.bund.de](mailto:maximilian.braatz@bmdv.bund.de)

**Brigitte Buchsein**

**Deutscher Blinden- und Sehbehindertenverband (DBSV)**

Dornbachstraße 9

61440 Oberursel

Mobil: 0170 / 3325857

E-Mail: [b.buchsein@bsbh.org](mailto: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](mailto:anna@courtpozanis.de)

**Kathrin Denecke**

**Mitglied DB Kundenbeirat**

Im Engenmoor 14

27580 Bremerhaven

Mobil 0176 / 31 79 4972

E-Mail: [kfinsterbergmade@yahoo.de](mailto:kfinsterbergmade@yahoo.de)

**Thomas Dinges**

**Mitglied des Interministeriellen Arbeitsstabes bei der Beauftragten der Bundesregierung für die Belange behinderter Menschen**

Mauerstraße 53

11017 Berlin

Tel.: 030 / 18 52 74 44 4

Fax: 030 / 18 52 71 871

E-Mail: [thomas.dinges@behindertenbeauftragte.de](mailto:thomas.dinges@behindertenbeauftragte.de)

**Bernhard Endres**

**BSK e.V. – Kontaktstelle Fränkisches Seenland**

Lerchenbuck 22

91785 Pleinfeld

Tel.: 09144 / 93 080

Fax: 09144 / 93 082

E-Mail: [bernhard.endres@gmail.com](mailto: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](mailto:regina.ernst@bar-frankfurt.de)

**Markus Fricke**

**Mitglied DB Kundenbeirat**

**Bund für Förderung Sehbehinderte**

Flügelstraße 21 a

40227 Düsseldorf

Tel.: 0179 / 590 18 21

E-Mail: [markus.fricke@gmx.com](mailto:markus.fricke@gmx.com)

**Jan Gerspach**

**Sozialverband VdK Bayern e.V.**

**Ressortleitung Leben mit Behinderung**

Schellingstraße 31

80799 München

Tel.: 089 / 21 17 103

Fax: 089 / 21 17 240

E-Mail: [j.gerspach@vdk.de](mailto:j.gerspach@vdk.de)

**Christian Hartmann**

**Selbsthilfe Hören Heilbronn**

Hauffweg 10

74172 Neckarsulm

Tel: 07132 / 3486556

Mobil: 0152 / 2814 2090

E-Mail: [christian.hartmann@civ-bawue.de](mailto:christian.hartmann@civ-bawue.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](mailto:klaus.heidrich@abid-ev.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](mailto:Hoernerj@eba.bund.de)

**Norbert Kruse**

**Eisenbahn-Bundesamt**

**GA 5414**

**Nationale Durchsetzungsstelle**

**Fahrgastrechte**

Heinemannstraße 6

53175 Bonn

Tel.: 0228 / 30 795 - 428

Fax: 0228 / 30 795 - 499

E-Mail: [KruseN@eba.bund.de](mailto: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: 032 / 12 14 68 593

E-Mail: [kaymacquarrie@gmail.com](mailto:kaymacquarrie@gmail.com)

**Kai Morten**

**Bundesministerium für Arbeit und Soziales**

**Referat Va1**

**Gleichstellung behinderter Menschen,**

**Grundsatzfragen der Behindertenpolitik**

Wilhelmstraße 49

10117 Berlin

Tel.: 030 / 18 527-1344

Fax: 030 / 18 527-2086

E-Mail: [kai.morten@bmas.bund.de](mailto:kai.morten@bmas.bund.de)

**Julia Probst**

**Deutscher Gehörlosen Verband**

**Nils Rahmlow**

**Bundesverband für körper- und mehrfachbehinderter Menschen e.V.**

Haselbrockstraße 135

22089 Hamburg

E-Mail: [nils.rahmlow@t-online.de](mailto:nils.rahmlow@t-online.de)

**Manuel Rodriguez**

**Fahrgastverband PRO BAHN Bundesverband e. V.**

**Inklusionsbeauftragter**

Am Silbermannpark 9

86161 Augsburg

Mobil: 0176 / 21 000 105

E-Mail: [rodriguez.augsburg@freenet.de](mailto:rodriguez.augsburg@freenet.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](mailto: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](mailto:info@dbsv.org)

**Hans-Joachim Wöbbing**  
**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](mailto:hajowoe@t-online.de)