

Programm der Deutschen Bahn AG



Juni 2005

Inhaltsverzeichnis

	Seite
1. Präambel	
Selbstverständnis der Deutschen Bahn AG	3
2. Überblick	
2.1 Barrierefreiheit im Fernverkehr	4
2.2 Barrierefreiheit im Nahverkehr	4
2.3 Barrierefreiheit im Stadtverkehr	5
2.4 Barrierefreie Infrastruktur in Personenbahnhöfen	6
2.5 Exkurs: Barrierefreie Gestaltung von Bahnsteigzugängen	7
3. Konkrete Maßnahmen	
3.1 Der Anlass: Das Behindertengleichstellungsgesetz des Bundes (BGG)	8
3.2 Die Maßnahmenplanungen der einzelnen Unternehmensbereiche der Deutschen Bahn AG	9
3.2.1 Maßnahmenplanungen im Unternehmensbereich Personenverkehr – Fernverkehr	9
3.2.2 Maßnahmenplanungen im Unternehmensbereich Personenverkehr – Nahverkehr	11
3.2.3 Maßnahmenplanungen im Unternehmensbereich Personenbahnhöfe	13
3.3 Ausblick	16
3.3.1 Ausgewählte DB-Services	16
- Mobilitätsservicezentrale	16
- ReiseZentren	18
- Neue Ticketautomaten	19
- Internet	20
3.3.2 Ausgewählte Projekte	21
- DB-Kommunikationsstrategie	21
- Reisendeninformation	21
- Sensibilisierungspapier	22
- DB-Marktforschung	22
- Kundencharta Fernverkehr der Deutschen Bahn AG	23
- Kooperation mit Europäischen Bahnen	24
4. Abschließende Betrachtung	25
5. Schlussbemerkung	25
6. Anlagen zum Programm der Deutschen Bahn AG	28

Programm der Deutschen Bahn AG

1. Präambel

Selbstverständnis der Deutschen Bahn AG

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

So wurde zum 01. Juli 2002 im Unternehmensbereich Personenverkehr der Deutschen Bahn AG eine Kontaktstelle für kundenbezogene Behindertenangelegenheiten eingerichtet, um konzernübergreifend die Anliegen von Kunden, Behindertenverbänden und politischen Gremien zu koordinieren.

Als zentraler Ansprechpartner definiert diese Kontaktstelle alle die Deutsche Bahn AG betreffenden Marketinganforderungen aus Sicht von behinderten Menschen, entwickelt, steuert und setzt in Zusammenarbeit mit den zuständigen Konzerngesellschaften (DB Fernverkehr AG, DB Regio AG, DB Stadtverkehr, DB AutoZug GmbH, DB Station&Service AG) innovative Servicekonzepte für mobilitätseingeschränkte Reisende um. Damit die initiierten Maßnahmen auf den aktuellen Marktbedürfnissen basieren, steht die Deutsche Bahn AG im intensiven Dialog mit dem Beauftragten der Bundesregierung für die Belange behinderter Menschen, der Bundesarbeitsgemeinschaft für Rehabilitation (BAR), den Behindertendachverbänden und mit ihrem Kooperationspartner, dem Deutschen Behinderten-Sportverband (DBS).

Aus einem permanenten Dialog und der intensiven Zusammenarbeit innerhalb der einzelnen DB Konzerngesellschaften, mit externen Verbänden und Vertretern aus Politik und Wirtschaft resultieren ein offener Erfahrungs- und Gedankenaustausch sowie zusätzliche Synergieeffekte, durch die zukünftig das Reisen für alle behinderten Menschen attraktiver werden kann.

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

2. Überblick

2.1 Barrierefreiheit im Fernverkehr

Im Personenfernverkehr sind aktuell nahezu alle Züge mit ein bis zwei Rollstuhlstellplätzen sowie einer für RollstuhlfahrerInnen weitgehend nutzbaren Toilettenanlage ausgestattet.

Für alle neu zu entwickelnden Zugsysteme, d. h. für alle nach dem 01.07.2004 von DB Fernverkehr AG auf Basis einer Neuentwicklung zu beschaffenden neuen Fahrzeugtypen (u. a. Nachfolgefahrzeuge IC-Verkehr/neue Fahrzeugtypen des lokbespannten Fernverkehrs sowie Nachfolgefahrzeuge ICE/neue Zugfamilie des Hochgeschwindigkeitsverkehrs) wird die Anforderung einer fahrzeuggebundenen Einstiegshilfe sowie weitere Maßnahmen zur Herstellung der Barrierefreiheit für alle Behindertengruppen im Lastenheft vorgesehen. Dabei sollen auch Weiterentwicklungen der Hersteller von fahrzeuggebundenen Einstiegshilfen berücksichtigt werden. Zusammen mit den bestehenden und weiter auszubauenden Serviceelementen entlang der Reisekette (z. B. der Reiseplanung, der Kundeninformation, der Aufenthaltsqualität, etc.) erfolgt eine sukzessive Annäherung an die Anforderungen vom „barrierefreien Reisen“ und damit an das „selbstbestimmte Reisen“ von behinderten Menschen.

2.2 Barrierefreiheit im Nahverkehr

Ein Teil der heute verkehrenden Züge verfügt bereits über fahrzeuggebundene Einstiegshilfen, rollstuhlgerechte Toiletten und digitale Informationssysteme; ein wachsender Anteil von Niederflurfahrzeugen bedient z. T. höhengleiche Bahnsteige, so dass die Barrierefreiheit ansatzweise bereits realisiert und Ausgangsbasis für die Weiterentwicklung ist. Die Unterschiedlichkeit der Bahnsteighöhen wirft aber auch Probleme auf, die sowohl durch Weiterentwicklung und Einstiegshilfen, als auch durch darauf ausgerichtete Höhenanpassungen der Bahnsteige noch ausgeräumt werden können.

Die DB Regio AG dokumentiert mit den bisher ergriffenen Maßnahmen, wie z. B. der serienmäßigen Ausstattung von ca. 500 Doppelstockwagen mit rollstuhlgängigen Einstiegshilfen und Toiletten, und den derzeit geplanten Maßnahmen, wie z. B. dem Einsatz neuer Elektrotriebzüge ET 428 im S-Bahnverkehr, dass sie sich der Verantwortung eines öffentlichen Verkehrsträgers in bezug auf Behindertenfragen stellt.

Der Nahverkehr der Deutschen Bahn wird sich nicht auf den vorhandenen Standards ausruhen, sondern diese – allerdings auch unter Würdigung der zunehmend eng werdenden finanziellen Spielräume – weiterentwickeln. Sofern die Länder als Besteller von Verkehrsleistungen entsprechende Mehrkos-

ten tragen, erleichtert dies das Schaffen barrierefreier Lösungen. Um Wettbewerbsverzerrungen zu vermeiden, ist das Vorgeben eines bundesweit einheitlichen Standards durch die Aufgabenträger sinnvoll.

Die neue EG-Richtlinie 2004, 17 EG und 18 EG wird Formulierungen enthalten, dass bei Ausschreibungen die Barrierefreiheit berücksichtigt werden muss bzw. ein „Design for all“ gefordert wird. Eine zu erwartende Umsetzung der neuen EG-Richtlinie in nationales Deutsches Recht würde somit durch die Forderung der Barrierefreiheit als Standard in den Ausschreibungstexten die bis dato bestehende Benachteiligungsproblematik von Verkehrsunternehmen, die „besser anbieten“, lösen. Dies würde sowohl für den Nahverkehr als auch für den Stadtverkehr Anwendung finden.

2.3 Barrierefreiheit im Stadtverkehr

Mit der Gründung der DB Stadtverkehr GmbH im Januar 2004 hat der Unternehmensbereich Personenverkehr seine auf Ballungsraumverkehre spezialisierten unternehmerischen Einheiten in einer eigenständigen Unternehmensgruppe konzentriert. In dem eigenständigen Geschäftsfeld werden alle Aktivitäten in den Bereichen Stadt- und Regionalbus, Straßen- und U-Bahn gebündelt. Des weiteren zeichnet DB Stadtverkehr für die S-Bahnen in den Ballungsräumen verantwortlich, in denen die Kommune gleichzeitig Aufgabenträger ist – so der Fall in Berlin und Hamburg.

Barrierefreiheit im Busverkehr

Fahrgäste mit Behinderungen stellen auch im Busverkehr eine zunehmend bedeutende Nutzergruppe dar, wobei die unterschiedlichen Verkehrsräume eine differenzierte Betrachtung erfordern:

Im Einzugsbereich von Großstädten bzw. in Ballungsräumen treten behinderte Menschen tendenziell häufiger als Fahrgäste auf als in ländlichen Regionen. Dieses liegt an folgenden Faktoren:

- Medizinische Infrastruktur und Betreuungseinrichtungen sind häufig in urbanen Regionen angesiedelt.
- Geringerer Grad der individuellen Motorisierung auch bei körperlich eingeschränkten Menschen in Großstädten und Verdichtungsräumen.
- Ländliche Regionen setzen strukturbedingt auch bei körperlich beeinträchtigten Menschen ein hohes Maß an Selbstständigkeit voraus, welches die Mobilität mit einschließt. Hierdurch ergibt sich, dass in ländlichen Regionen dieser Personenkreis oftmals motorisiert ist bzw. auf MIV-Nutzer im persönlichen Umfeld ggf. zurückgreift.

Auf diese Gegebenheiten wurde bzw. wird folgendermaßen reagiert. Mitte der 90er Jahre wurden bei Neuanschaffungen erstmals Niederflurfahrzeuge (Omnibusse mit stufenfreien Einstieg und ggf. Rollstuhlrampe) beschafft und mehrheitlich Fahrzeuge in urbanen Regionen verwendet. In den letzten Jahren wurden Niederflurbusse auch auf regionalen Verbindungen im ländlichen

Raum eingesetzt, soweit die regionalen Besonderheiten (Topographie, Straßenbeschaffenheit, Sitzplatzkapazität etc.) dieses gestatten. Ziel ist es, mobilitätseingeschränkten Fahrgästen auch im ländlichen Raum adäquate Beförderungsmöglichkeiten im Busverkehr zu bieten.

Bei Neuanschaffungen werden weiterhin verstärkt Niederflurbusse eingesetzt, welche ältere, nicht behindertengerechte Fahrzeuge sukzessive ablösen. Über 70% der neuangeschafften Fahrzeuge sind mittlerweile Niederflurfahrzeuge.

Weitgehend alle Fahrzeuge sind im Innenraum mit entsprechenden Informationssystemen ausgerüstet (Haltestellen-Innenanzeige, akustische Informationssysteme), welche seh- und hörbehinderten Menschen die Orientierung während der Fahrt ermöglichen.

Barrierefreiheit in den S-Bahnen

Informationen zu den Maßnahmenplanungen im Bereich der S-Bahnen sind im Rahmen der Anlage 3 zum Programm der Deutschen Bahn AG explizit dargestellt.

2.4 Barrierefreie Infrastruktur in Personenbahnhöfen

Bahnhöfe und Haltepunkte werden im Zuge von Neu- und umfassenden Umbaumaßnahmen nach und nach barrierefrei gestaltet. Dabei orientiert sich die DB Station&Service AG an den gültigen Regelwerken und anerkannten Regeln der Technik zum Barrierefreien Bauen im Eisenbahnwesen und berücksichtigt diese Anforderungen in ihren Standards. Hierzu werden die entsprechenden Anforderungen zur Erreichung einer möglichst weitreichenden Barrierefreiheit gem. § 2 Abs. 3 EBO und Art. 52 des Gesetzes zur Gleichstellung behinderter Menschen und zur Änderung anderer Gesetze in die Richtlinie 813 „Personenbahnhöfe planen“ eingearbeitet.

In mehr als 300 bedeutenden Bahnhöfen wird derzeit ein Ein-, Um- und Aussteigeservice durch eigenes Personal oder durch Kooperationspartner (z. B. Bahnhofsmissionen) geleistet.

Die DB Station&Service AG ist bei allen Maßnahmen und Bauprojekten auf eine enge Zusammenarbeit und Abstimmung mit den Kommunen, den Ländern und dem Bund sowie den Behindertenverbänden vor Ort angewiesen. DB Station&Service wird sich im Falle der Nachrüstung bei der Herstellung der Barrierefreiheit an den Bedürfnissen der behinderten Menschen orientieren. Gegenwärtig ist eine große Zahl von Bauprojekten in Vorbereitung oder Realisierung. DB Station&Service wird in der Arbeitsgruppe, die den weiteren Programmfortschritt begleitet, übergeordnete Kriterien zur Priorisierung von barrierefreien Maßnahmen erarbeiten.

Den entscheidenden Einfluss auf die Realisierbarkeit von Baumaßnahmen an allen 5.500 aktiven Verkehrsstationen hat die Finanzierung der Vorhaben mit

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

2.5 Exkurs: Barrierefreie Gestaltung von Bahnsteigzugängen

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

Die DB Netz AG wird beiden Anforderungen gerecht.

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

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

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

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

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

3. Konkrete Maßnahmen

3.1 Der Anlass: Das *Behindertengleichstellungsgesetz des Bundes (BGG)*

Am 01. Mai 2002 ist das Behindertengleichstellungsgesetz des Bundes (BGG) in Kraft getreten. Ziel des Gesetzes ist die Ermöglichung einer gleichberechtigten Teilhabe behinderter Menschen am gesellschaftlichen Leben sowie einer selbstbestimmten Lebensführung. Das Gesetz betrifft das gesamte öffentliche Leben, vor allem aber alle Institutionen und Organisationen, die öffentlichen Personenverkehr bzw. öffentlich zugängliche Gebäude und Anlagen betreiben und unterhalten.

Die Verkehrsträger werden durch die Gesetzgebung verpflichtet, schrittweise Barrierefreiheit herzustellen und bei der Neuanschaffung von Verkehrsmitteln sowie beim Neubau und umfassenden Umbauten von Anlagen Barrierefreiheit zu gewährleisten.

Kernpunkt des BGG ist die Durchsetzung einer generellen Barrierefreiheit in allen gestalteten öffentlichen Bereichen. Die Deutsche Bahn AG als Eisenbahnunternehmen hat gemäß der mit Inkraftsetzung des BGG geänderten nationalen Rechtsverordnung, der Eisenbahn-Bau- und -Betriebsordnung (EBO), ihre Anlagen und Fahrzeuge so zu bauen und zu betreiben, dass sie von behinderten Menschen ohne besondere Erschwernis nutzbar sind. Grundlage des vorliegenden Programms ist die Verpflichtung aus § 2 Abs. 3 (EBO), möglichst weitreichende Barrierefreiheit zu erreichen. Als bundesweit tätiges Unternehmen wird die Deutsche Bahn AG den gesetzlichen Anforderungen durch Aufstellung einer gesamthaften Zusammenstellung aller Maßnahmen im Verkehrs- und Infrastrukturbereich in Form eines sog. Programms gerecht.

3.2. Die Maßnahmenplanungen der einzelnen Unternehmensbereiche der Deutschen Bahn AG

Die im folgenden aufgezeigten Teilprogramme der einzelnen Konzerngesellschaften bilden die Basis der Zukunftsarbeit zur gleichberechtigten Teilhabe behinderter Menschen am Leistungsangebot der Deutschen Bahn. Die Maßnahmenplanungen zeigen wichtige Meilensteine auf dem Weg zu einem „barrierefreien Reisen“ in Anlehnung an § 2 Abs. 3 EBO und Art. 52 des Gesetzes zur Gleichstellung behinderter Menschen und zur Änderung anderer Gesetze auf. Sie verstehen sich gleichzeitig als Weiterentwicklung und Wege zur Umsetzung des Selbstverständnisses der Deutschen Bahn AG und sind Gegenstand eines Veränderungsprozesses, der gemäß den gesetzlichen und von Interessenverbänden geforderten Rahmenbedingungen flexibel zu gestalten ist, um den spezifischen Bedürfnissen von behinderten Menschen Rechnung tragen zu können. Dabei ist die Deutsche Bahn AG als privatwirtschaftliches Unternehmen jedoch auch gezwungen, im Rahmen der ihr zur Verfügung stehenden Möglichkeiten und Handlungsspielräume unter Berücksichtigung wirtschaftlicher Aspekte zu agieren.

3.2.1 Maßnahmenplanungen im Unternehmensbereich Personenverkehr - Fernverkehr

Im Personenfernverkehr sind aktuell nahezu alle Züge mit ein bis zwei Rollstuhlstellplätzen sowie einer von RollstuhlfahrerInnen weitgehend nutzbaren Toilettenanlage ausgestattet.

Grundsätzlich ist für alle künftig zu entwickelnden Zugsysteme, d. h. für alle nach dem 01.07.2004 von DB Fernverkehr AG auf Basis einer Neuentwicklung zu beschaffenden neuen Fahrzeugtypen der DB Fernverkehr AG (u. a. Nachfolgefahrzeuge IC-Verkehr/neue Fahrzeugtypen des lokbespannten Fernverkehrs sowie Nachfolgefahrzeuge ICE/neue Zugfamilie des Hochgeschwindigkeitsverkehrs) die fahrzeuggebundene Einstiegshilfe im Anforderungsprofil enthalten und wird damit zu einem festen Bestandteil der zu beschaffenden Zugsysteme. Ein Nachrüsten aller bestehenden Zugprodukte mit einer fahrzeuggebundenen Einstiegshilfe ist wirtschaftlich jedoch nicht darstellbar. Allerdings wird bei umfassenden Modernisierungsmaßnahmen sowie bei Übernahme oder Nachbestellung einer größeren Stückzahl von bestehenden Fahrzeugtypen die Nachrüstung von fahrzeuggebundenen Einstiegshilfen im Einzelfall geprüft. Die Entscheidung der Nachrüstung trifft DB Fernverkehr AG in Abhängigkeit von technischer Machbarkeit und wirtschaftlicher Verhältnismäßigkeit.

- Für alle Zugprodukte im Fernverkehr wird ein Kriterienkatalog zur barrierefreien Gestaltung in Zusammenarbeit mit der Bundesarbeitsgemeinschaft für Rehabilitation (BAR) und den Dachverbänden erarbeitet (siehe Anlage 1), welcher verbindlich bei allen künftigen Fahrzeugprojekten in die

Maßnahmenplanung einfließen wird. Hier werden grundlegende Ausstattungsmerkmale zu den Einstiegsbereichen sowie zu allen für behinderte Reisende wichtigen Bereichen im Zug (z. B. barrierefreie Toiletten/Sanitarräume auch unter Berücksichtigung der Anforderungen blinder und stark sehbehinderter Reisender an einer einheitlich optisch und taktischen Gestaltung) sowie zur Information und Wegeleitung abgestimmt, die in allen neu gestalteten Zügen möglichst weitgehend zu berücksichtigen sind. Dabei sind z. B. Aussagen zu Kontrasten, Beleuchtung, Farben, Materialien, Schriften oder zur Gestaltung von Bedienelementen und Haltestangen zu treffen.

- Einzelne derzeit noch eingesetzte IC-/EC-Züge, die nicht über Rollstuhlbeförderungskapazitäten verfügen, werden schrittweise bis Ende 2005 durch Züge mit solchen Einrichtungen ersetzt. Einige Verstärkungsgarnituren verfügen nicht über barrierefreie Wagen, was erst mit dem Einsatz der heutigen Wagenzüge geändert werden kann. Auch einige internationale Züge, die aus Fahrzeugen anderer Eisenbahnverkehrsunternehmen gebildet werden, können bis auf weiteres nicht mit vollständig barrierefrei ausgestatteten Wagen verkehren. Hier werden aber Verhandlungen aufgenommen, die Standards anzupassen, sofern die betroffenen EVU Kooperationen mit DB Fernverkehr eingehen.
- Der Neubau der Nachfolgefahrzeuge im IC-Verkehr (Auslieferung vsl. nach 2010) sieht alle Merkmale einer barrierefreien Gestaltung vor, die zum gegenwärtigen Zeitpunkt als Regeln der Technik angesehen werden können.
- Für alle neu zu entwickelnden Nachfolgefahrzeuge im Hochgeschwindigkeitsverkehr (Auslieferung vsl. nach 2010) wurden die Anforderungen an eine fahrzeuggebundene Einstiegshilfe sowie eine behindertengerechte Gestaltung im Lastenheft aufgenommen.

DB NachtZug

- Bei den Zügen der Marke DB NachtZug der Bauart Talgo, die auf den Linien Hamburg-München und Berlin-München verkehren, ist je ein Sitzwagen mit einem Rollstuhlstellplatz und einem von RollstuhlfahrerInnen nutzbaren WC ausgestattet. In allen anderen Zügen der Marke DB NachtZug sind seit 2002 rollstuhlgerechte Liegewagen im Einsatz, die von DB AutoZug GmbH in enger Zusammenarbeit mit der „Bundesarbeitsgemeinschaft der Clubs Behinderter und ihrer Freunde e.V.“ entwickelt wurden und über ein für zwei Personen eingerichtetes Abteil sowie zusätzlich über einen für RollstuhlfahrerInnen nutzbaren Saniterraum verfügen. Alle Nachtreisezüge, die zukünftig zu der Marke DB NachtZug ausgebaut werden, werden als Qualitätsstandard die genannten für RollstuhlfahrerInnen geeigneten und insgesamt barrierefreien Liegewagen (Ausnahme: Bauart Talgo) beinhalten. Das Konzept der barrierefreien Liegewagen wird unter Beteiligung der Behindertenverbände für neue Liegewagen in Nachtzügen weiterentwickelt.

- Beim Einsatz von neuen CityNightLine-Liegewagen gelten die gleichen Bestimmungen wie für DB NachtZug.

DB AutoZug

- Seit der Wintersaison 2003/2004 (November bis April) verkehrt auf jeder DB AutoZug-Verbindung ein Fahrzeug mit einem für RollstuhlfahrerInnen nutzbaren Liegewagen (Ausnahme: Bauart Talgo). Allerdings stehen an den in- und ausländischen Verladestellen an den Personenbahnhöfen überwiegend keine barrierefreien sanitären Anlagen, Aufzüge, Hublifte sowie z. T. kein Einstiegshilfeservice zur Verfügung. Hublifte sind in Österreich (Salzburg, Villach, Innsbruck) generell vorhanden. Ein Einstiegshilfeservice wird über die Mobilitätsservicezentrale im Inland an allen Terminals, außer Lindau, gewährleistet.

Zu den Situationen für behinderte Reisende an den einzelnen DB AutoZug Terminals stellt die DB AutoZug GmbH entsprechende Beschreibungen zur Verfügung, die ständig aktualisiert bzw. ergänzt werden (siehe Anlage 2).

Damit ist eine Vielzahl von Fernverkehrsprodukten der Deutschen Bahn AG langfristig für barrierefreies und selbstbestimmtes Reisen von behinderten Menschen ausgelegt.

3.2.2 Maßnahmenplanungen im Unternehmensbereich Personenverkehr - Nahverkehr

Die barrierefreie Ausstattung aller Züge im Nahverkehr u. a. mit einer fahrzeuggebundenen Einstiegshilfe ist bisher schon teilweise realisiert. Alte Fahrzeuge werden sukzessive durch neue Fahrzeuge mit Mehrzweckräumen und für RollstuhlfahrerInnen nutzbare und insgesamt barrierefreie Toiletten ersetzt. Im Personennahverkehr ist derzeit die überwiegende Zahl der Fahrzeuge so gestaltet, dass sie von Reisenden mit Rollstuhl, wenn auch teilweise mit persönlichen Hilfen, genutzt werden können.

- Die ca. 500 Doppelstockzüge, die seit Anfang der 90er Jahre mit fahrzeuggebundenen Einstiegshilfen, weitgehend für RollstuhlfahrerInnen nutzbaren Toiletten und ausreichend Platz für mehrere RollstuhlbenutzerInnen ausgerüstet wurden, sowie die z. Z. zulaufenden Elektrotriebzüge der neuesten Generation (ET 42x), dokumentieren das Selbstverständnis der Deutschen Bahn AG und die Berücksichtigung von Belangen behinderter Menschen. Auch der Idealfall eines niveaugleichen Einstieges an allen Türen und allen bedienten Bahnsteigen konnte bereits in ausgewählten S-Bahn-Bereichen erfolgreich realisiert werden.
- Alte Nahverkehrswagen werden im Zuge der Modernisierungsoffensive in den kommenden Jahren durch neue Triebzüge und Wagenzüge ersetzt. Dabei wird von DB Regio angestrebt, die Fahrzeugvielfalt zukünftig deutlich zu reduzieren.

- Auf Basis des ET 425 werden neue Elektrotriebzüge entwickelt (ET 440 und ET 428), die mit höherem Komfortniveau im Regionalverkehr (ET 440) und im S-Bahnverkehr (ET 428) eingesetzt werden können. Die ersten von je 25 Zügen werden vsl. 2006 zur Auslieferung kommen. Neben einem barrierefreien Zugang ist eine für RollstuhlfahrerInnen insgesamt barrierefreie Toilette, trotz begrenzter räumlicher Möglichkeiten, verbindlich. Ein eventuell neues Farbkonzept wird in Zusammenarbeit mit den betroffenen Behindertenverbänden hinsichtlich einer sehbehindertengerechten Gestaltung erörtert. Das Gleiche gilt für die barrierefreie Gestaltung für blinde und hörgeschädigte Menschen. Die Standards für Einstiegshilfen werden mit der Arbeitsgruppe zur Begleitung der Umsetzung des Programms erörtert.
- Ab Mitte 2004 werden neue Doppelstockwagen ausgeliefert. Neben den bisher realisierten Komponenten sind weitere Komponenten der Innenraumgestaltung denkbar, die insbesondere geh- und sehgeschädigten Reisenden zugute kommen. RollstuhlfahrerInnen haben die Möglichkeit, den Mehrzweckfahrgastraum zu nutzen. DB Regio steht der Weiterentwicklung der Einstiegshilfen bei Doppelstockwagen offen gegenüber. Dabei werden in der begleitenden Arbeitsgruppe Lösungswege für eine Verbesserung der Einstiegsverhältnisse, insbesondere der Spaltenreduzierung, erörtert.

Eine automatische Einstiegshilfe (Schiebetritt) für VT 642 wurde entwickelt, die bei entsprechender Finanzierungszusage durch den Besteller nachgerüstet werden kann. Die Einrichtung wurde bereits erfolgreich getestet.

Infolge der Regionalisierung des Personennahverkehrs werden die Leistungsanforderungen von den Aufgabenträgern, meist den Bundesländern, bestimmt, so dass die Anforderungen an eine entsprechende Barrierefreiheit in der Zuständigkeit der Aufgabenträger, beispielsweise im Rahmen der Nahverkehrspläne, liegen. Die DB Regio AG wird bei der Fahrzeugtechnik den von den Ländern festgestellten Bedarf berücksichtigen und orientiert sich damit indirekt an den Nahverkehrsplänen der Länder. Dies gilt zunächst für die Teilnahme an Ausschreibungen. Eine weitergehende Berücksichtigung setzt eine entsprechende Finanzierung durch die Aufgabenträger voraus.

Die Prämisse, als privatwirtschaftliches Unternehmen zu agieren, kann auch zur Folge haben, dass Angebotsveränderungen zu einer Reduzierung des Servicepersonals führen. Verkehrsangebote mit zusätzlichem Betreuungspersonal stehen selbstverständlich nicht infrage, wenn ihre Finanzierung durch die Aufgabenträger im Nahverkehr gesichert ist. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt bestehen nur einzelne Zugangebote, für die die generelle Sicherstellung der erforderlichen Hilfeleistung (z. B. bei der Bedienung fahrzeuggebundener Einstiegshilfen für RollstuhlfahrerInnen) nicht durch entsprechende Vereinbarungen mit den Bestellerorganisationen erreicht werden konnte.

Eine generelle Finanzierung dieser Serviceleistungen (z. B. prophylaktische Besetzung von Zügen, die über personalbediente Behinderteneinrichtungen verfügen) ist der DB Regio AG aus eigenen Mitteln nicht möglich. Es wird daher zukünftig notwendig sein, dass die Öffentliche Hand zusätzliche Leistungen übernimmt, um die Nutzungsmöglichkeiten des Schienenpersonennah-

verkehrs für behinderte Menschen zu verbessern. Festlegungen in den regionalen Nahverkehrsplänen können zu Bestellungen von Nahverkehrsleistungen, die Barrierefreiheit herstellen, führen, dies auch vor dem Hintergrund des Behindertengleichstellungsgesetzes und den in einigen Bundesländern bereits erlassenen Landesbehindertengleichstellungsgesetzen (u. a. in Baden-Württemberg, Bayern, Berlin, Brandenburg, Bremen, Nordrhein-Westfalen, Rheinland-Pfalz, Saarland, Sachsen-Anhalt, Schleswig-Holstein).

Im Rahmen der Finanzierungsverhandlungen bei der Neubeschaffung von Fahrzeugen ist das Kriterium einer möglichst weitreichenden Barrierefreiheit ein wichtiges Argument. Adressat dieser Forderungen ist zunächst der Besteller, der sowohl beim Abschluss von Verkehrsverträgen als auch bei Ausschreibungen die Standards der gewünschten Fahrzeuge definiert.

Darüber hinaus bestehen selbstverständlich auch weiterhin regional unterschiedliche Bedingungen in ländlichen Gebieten oder Ballungsräumen, die zwangsläufig auch mit unterschiedlichen Verkehrsangeboten bedient werden müssen. Abweichende infrastrukturelle Gegebenheiten haben auch mittel- und langfristig Einfluss auf die Schaffung einheitlicher Qualitätsniveaus. Mit Schwerpunkt auf den Fahrzeugeinsatz sind im Anhang die wichtigsten regionalen Aspekte je Bundesland zusammengestellt (Anlage 3).

3.2.3 Maßnahmenplanungen im Unternehmensbereich Personenbahnhöfe

Der Unternehmensbereich Personenbahnhöfe betreibt aktiv ca. 5.500 Haltestationen für den Personenverkehr im Netz der Deutschen Bahn AG und erbringt entsprechende Serviceleistungen.

Für behinderte Menschen wird in mehr als 300 bedeutenden Bahnhöfen ein Ein-, Um- und Aussteigeservice durch eigenes Personal (ca. 2.400 MitarbeiterInnen) angeboten. Diese Hilfe wird auf Anfrage von der Mobilitätsservicezentrale der Bahn organisiert. Kurzfristig angefragte Hilfeleistungen vor Ort werden selbstverständlich im Rahmen der verfügbaren Möglichkeiten übernommen. Durch die zunehmende Zahl barrierefreier Fahrzeuge und Anlagen werden die Möglichkeiten der spontanen Zugfahrt für behinderte Menschen nach und nach verbessert. Eine zunehmende Zahl der Hilfen wird aber auch durch die Bahnhofsmission und weitere Kooperationspartner geleistet.

Zur Ausstattung dieser Verkehrsstationen gehören mobile Hubgeräte oder Rampen als Einstiegshilfen für RollstuhlfahrerInnen, sowie Treppenlifte und Elektromobile. Aktuell verfügen mehr als 480 Bahnhöfe über Rollstuhl-Hubgeräte, 40 Bahnhöfe über mobile Rampen und neun Bahnhöfe über Elektromobile.

Darüber hinaus sind heute bereits zahlreiche Bahnhöfe mit Einrichtungen ausgestattet, die besonders auch behinderten Reisenden einen selbstbestimmten Zugang zum System Bahn erleichtern, wie z. B. Aufzüge und barriere-

refreie Rampenbauwerke ergänzend zu Treppenanlagen, Bodenleitsysteme für blinde und sehbehinderte Menschen, Automatiktüren in Gebäuden, Gepäckförderbänder an Treppen, Informationssysteme etc.

Die DB Station&Service AG bietet viele Services an, die insbesondere auch für behinderte Menschen eine große Hilfe darstellen. So sorgt die 3-S-Zentrale, an die viele weitere Stationen angeschlossen sind, rund um die Uhr an zahlreichen Bahnhöfen für Service, Sicherheit und Sauberkeit. Zentrale Anlaufstelle in großen Bahnhöfen ist der Service-Point. Hier erhalten Ratsuchende Informationen zur Reise mit der Bahn, aber auch zur Stadt, deren Verkehrsmittel oder Unterkünften, Veranstaltungen etc.; außerdem stehen die ServicemitarbeiterInnen der Bahn, die an ihren roten Mützen mit der Aufschrift "Service" zu erkennen sind, für weitere Hilfe zur Verfügung.

Für die Anforderungen von Verbänden, die die Interessen der behinderten Menschen in den Regionen und im Umfeld des Öffentlichen Nahverkehrs vertreten, stehen in den regionalen Bahnhofsmanagements AnsprechpartnerInnen zur Verfügung. Kleine Verbesserungen für behinderte Menschen können so auch bei bestehenden Anlagen im Rahmen der Instandhaltung der Infrastruktur umgesetzt werden.

Grundsätzlich werden Bahnhöfe und Haltepunkte im Zuge von Neu- und umfassenden Umbaumaßnahmen nach und nach barrierefrei gestaltet. Dabei orientiert sich die DB Station&Service AG an den im Eisenbahnwesen und Eisenbahnrecht gültigen Regelwerken und anerkannten Regeln der Technik zur barrierefreien Gestaltung (z. B. nationale und europäische Richtlinien, europäische Normen und Spezifikationen, UIC-Kodices). Auch Anforderungen aus gültigen nationalen Normen zum barrierefreien Bauen aus dem öffentlichen Baurecht, soweit sie im Eisenbahnwesen umsetzbar sind (z. B. DIN: 18024, 18025, 32984), berücksichtigt die DB Station&Service in ihren Bau-Standards. Für Neubauten und umfassende Umbauten an Verkehrsstationen der Deutschen Bahn AG gelten die bemessungsrelevanten Module der DB-Richtlinie 813 (Personenbahnhöfe planen – *RIL 813*) als bauaufsichtlich eingeführte Technische Baubestimmungen. Im Zuge der Überarbeitung werden die Gesichtspunkte einer möglichst weitreichenden Barrierefreiheit eingearbeitet. Die Arbeitsgruppe zur Begleitung der Umsetzung des Programms ist hierbei beteiligt.

Für DB Station&Service stellt insofern der barrierefreie Zugang zu den Einrichtungen und Bahnsteigen bei allen Neubau- und umfassenden Umbaumaßnahmen eine Priorität dar.

Neue Bahnsteige werden je nach Bestellung der Bundesländer bzw. der Eisenbahnverkehrsunternehmen in den Höhen 550 mm oder 760 mm über Schienenoberkante erstellt. Der Übergang vom Bahnsteig zum Zug muss örtlich in Abhängigkeit vom fahrzeugtechnischen Zugangebot und/oder dem örtlichen Serviceangebot gesehen werden.

DB-Standards bei Baumaßnahmen in Stationen sind z. B.:

- Bemessung/Dimensionierung neuer Anlagen unter Berücksichtigung ausreichender Bewegungsräume für behinderte Menschen.
- Optische/taktile Leitsysteme für blinde und sehbehinderte Menschen auf Bahnsteigen mit Anschluss der Bahnsteigzugänge und bei unübersichtlicher Wegeföhrung weiter bis zu den Ein-/Ausgängen der Station. Vorhandene Notruf- und Informationsstelen sind an das taktile Leitsystem anzuschließen.
- Barrierefrei gestaltete Aufzüge (Neu- und Ersatzprogramm) oder Rampen bei Bedarf.
- Fahrtreppen bei größeren Höhenunterschieden bzw. großen Fahrgastzahlen.
- Bahnsteigaufhöhungen.
- Einsatz moderner Wegeleitung mit gut lesbaren und verständlichen Texten und Graphiken/Piktogramme sowie Kundeninformation bei Bedarf einschl. z. B. taktiler Handlaufbeschriftungen (Gleisbezeichnung in Braille- bzw. Prismenschrift) an Treppen.
- Notruf- und Informationsstelen mit Einrichtungen zur Kontaktaufnahme mit einer ständig besetzten Stelle in großen Bahnhöfen und darüber hinaus in besonderen Fällen.

Bei verschiedenen neuentwickelten standardisierten Ausstattungskomponenten des Unternehmensbereiches Personenbahnhöfe werden die Belange behinderter Menschen bereits berücksichtigt, z. B.

- Der Service-Point wird für kleinwüchsige Menschen und RollstuhlfahrerInnen einen abgesenkten Tresenbereich erhalten.
- Der Service-Point wird künftig für hörgeschädigte Menschen über eine induktive Höranlage verfügen, soweit dies aufgrund der örtlichen Gegebenheiten (z. B. bei Berücksichtigung von eisenbahn-elektronischen Störfeldern) technisch möglich ist.
- Standardisierte WC-Anlagen (WC-Automatikanlagen) sind barrierefrei auch unter Berücksichtigung der Belange blinder und sehbehinderter Reisender gestaltet.
- Dynamische Informationssysteme werden unter Berücksichtigung des 2-Sinne-Prinzips für akustische und visuelle Informationen – unter Einschaltung der gemeinsamen Arbeitsgruppe - weiterentwickelt.

Zum Umfang und Zeitrahmen der Umsetzung von Bauprojekten bei Neubau- und größeren Umbaumaßnahmen von Stationen ist voranzustellen, dass die DB Station&Service AG bei allen Maßnahmen auf eine enge Zusammenarbeit und Abstimmung mit den Kommunen, den Ländern und dem Bund angewiesen ist.

Den entscheidenden Einfluss auf die Realisierbarkeit von Baumaßnahmen an allen ca. 5.500 aktiven Verkehrsstationen hat die Finanzierung der Vorhaben mit öffentlichen Geldern (u. a. Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz und Bundesschienenwegeausbaugesetz). Öffentliche Finanzierungshilfen unterstützen die sog. Erstellung bei Neubauten und umfassenden Umbauten, jedoch nicht die Kosten der Instandhaltung und des laufenden Betriebs (z. B. bei Aufzügen und Fahrtreppen). Diese müssen grundsätzlich über die Stati-

onspreisentgelte der Eisenbahnverkehrsunternehmen oder andere Zuschüsse abgedeckt werden.

Unternehmenspolitisches Ziel ist, die größten Bedarfsschwerpunkte zuerst auszurüsten, und eine weitgehende Effizienz der zur Verfügung stehenden Finanzmittel in Abhängigkeit von machbaren Realisierungszeiträumen zu erreichen. Die DB Station&Service AG wird hierbei mit den Behindertenverbänden in der gemeinsamen Arbeitsgruppe vertrauensvoll zusammenarbeiten.

Bei Neubauten und umfassenden Umbauten von Bahnhöfen ab 1000 Reisenden/Tag erfolgen Maßnahmen des barrierefreien Ausbaus, insbesondere der Bau von Aufzügen oder längeren Rampen zusätzlich zu Treppenanlagen.

Bei Stationen mit geringer Reisendenzahlfrequenz erfolgt bei Neubauten und umfassenden Umbauten der barrierefreie Ausbau grundsätzlich ebenfalls, lediglich werden dabei besonders kostenaufwendige Ausbaumaßnahmen, wie der Bau von Aufzügen oder langen Rampenbauwerken zusätzlich zu Treppenanlagen nur bei besonderem Bedarf (z. B. Behinderteneinrichtungen vor Ort etc.) umgesetzt. Eine spätere Nachrüstbarkeit für den Zeitpunkt, wenn eine deutlich höhere Reisendenzahl erreicht wird, wird immer sichergestellt.

Diese unternehmerische Entscheidung der DB Station&Service AG wird bezüglich der Finanzierung und des Baugenehmigungsverfahrens vom Eisenbahnbundesamt mitgetragen.

Es soll mittelfristig ein Netz von Stationen geschaffen werden, das einen barrierefreien Zugang zur Bahn in zumutbarer Distanz ermöglicht.

3.3 Ausblick

Die bereits heute angebotenen Services für mobilitätseingeschränkte Reisende werden jetzt und in Zukunft permanent erweitert und optimiert.

3.3.1 Ausgewählte DB-Services

- **Mobilitätsservicezentrale**

Um mobilitätseingeschränkten Reisenden die Reiseplanung zu erleichtern und ihnen die Reise so angenehm wie möglich zu gestalten, hat die Deutsche Bahn AG bereits 1999 die Mobilitätsservicezentrale eingerichtet. Die zunächst geltende Vormeldezeit von drei Tagen wurde inzwischen auf einen Werktag verkürzt. Ein qualitätsgesicherter Prozess erfordert allerdings einen Mindestvorlauf, um reagieren zu können, wenn Serviceleistungen nicht wunschgemäß erbracht werden können.

Die Mobilitätsservicezentrale bietet über die Organisation personalgestützter Ein-, Um- und Aussteigeservices hinaus auch eine Reiseauskunft, die sich speziell an den Bedürfnissen behinderter Menschen orientiert; dazu zählt beispielsweise die Auswahl von Direktverbindungen möglichst ohne Umsteigen, die Berücksichtigung persönlicher Streckenverzeichnisse und relevanter Verbundgrenzen sowie die Platzreservierung mit gezielter Buchung, individuell geeigneter Plätze und die Zusendung bestellter Tickets direkt ins Haus.

Hierdurch wird die Ermittlung geeigneter Züge und Wagen, bezogen auf den individuellen Behinderungsgrad, gewährleistet, sodass eine gesonderte Veröffentlichung spezieller Betriebsprogramme, aus denen die Einstellung barrierefreier Fahrzeuge in die Züge zu entnehmen ist, nicht im Vordergrund steht. Selbstverständlich wird die Deutsche Bahn solche Informationen dennoch auch zukünftig vorsehen, soweit dies technisch-organisatorisch möglich ist. Informationen über den fahrplanmäßigen Einsatz barrierefreier Züge/Wagen durch Aushänge an den Bahnsteigen können im Einzelfall sicher eine sinnvolle Ergänzung sein, stellen aber für die Reiseplanung behinderter Menschen kein praktikables Instrument dar. Weitere Informationsverbesserungen und Erleichterungen der Reiseplanung wird die Deutsche Bahn sukzessive durch zunehmende Standardisierung der Bahnhofs- und Fahrzeuggestaltung sowie durch den Ausbau von Informationen auf der Website der Deutschen Bahn AG über barrierefreie Angebote erreichen. Hier sieht die Deutsche Bahn die entscheidenden Möglichkeiten, den Vorgaben des § 2 Abs. 3, Satz 3 mit praktischer Relevanz nachzukommen. Ziel ist auch, die Leistungen der Mobilitätsservicezentrale weiter zu optimieren, indem zusätzliche Datenbankinformationen verfügbar gemacht werden. So ist die Berücksichtigung von Planabweichungen bereits mit der aktuellen Version erleichtert und eine durchgängige Vorinformation des Zugpersonals wird durch Aufbau zusätzlicher Meldeschienen im Laufe des Jahres 2005 angestrebt.

Damit ist die Mobilitätsservicezentrale ein wichtiger Servicebaustein der DB speziell für mobilitätseingeschränkte Reisende. Durch die Inanspruchnahme des Serviceangebotes bis einen Werktag vor Reiseantritt erhalten Menschen mit Behinderung eine optimale und auf ihre individuellen Bedürfnisse ausgerichtete Beratung. Am Reisetag wird durch eine zentrale Koordination aller entlang der Reisekette zur Verfügung stehenden Services und Hilfeleistungen eine bestmögliche Unterstützung für ein sicheres und entspanntes (im Sinne von „geborgenes“) Reisen hergestellt.

Die Mobilitätsservicezentrale ist unter der bundesweit einheitlichen Rufnummer 01805-512 512 (12 Cent/Minute) Montags – Freitags von 08:00 – 20:00 Uhr und Samstags von 08:00 – 16:00 Uhr erreichbar. Auch am Ostermontag, Pfingstmontag, am 3. Oktober und am 26. Dezember (außer sonntags) ist die Besetzung von 08:00 – 20:00 Uhr gewährleistet. Für hör- und sprachbehinderte Menschen ist die Anmeldung per Telefax unter 01805-159 357 eingerichtet. Über das Internet unter www.bahn.de/handicap ist ebenfalls die Anmeldung von Ein-, Um- und Ausstiegshilfen bei der Mobilitätsservicezentrale möglich.

Eine automatisierte Anmeldung aufgrund von Buchungen via Internet ist derzeit leider noch nicht realisierbar. Eine Nutzbarmachung von Internetangeboten für RollstuhlfahrerInnen bzw. Menschen mit besonderem Hilfebedarf ist beabsichtigt.

Solange die spontane Nutzung aller Züge nicht gewährleistet werden kann, werden wir die Serviceleistungen der Mobilitätsservicezentrale weiter ausbauen. Ziel bleibt jedoch die barrierefreie Gestaltung unserer Beförderungsleistungen, um die Zugänglichkeit und Nutzbarkeit für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen sukzessive zu verbessern.

Da Bahnhöfe und Haltepunkte, die nicht mit Servicepersonal besetzt sind, bei Neubau- und umfassenden Umbaumaßnahmen im Rahmen des skizzierten strategischen Konzeptes und abhängig von den Anforderungen und Finanzierungsbeiträgen der Öffentlichen Hand barrierefrei gestaltet werden, können die Reismöglichkeiten für mobilitätseingeschränkte Menschen mittel- bis langfristig deutlich erhöht werden. Die Informationsverbesserung über die ohne personelle Hilfe nutzbaren Relationen ist ein wichtiger Baustein im Leistungsspektrum der Mobilitätsservicezentrale.

- **ReiseZentren**

Neben der Herstellung der Barrierefreiheit von Bahnsteigzugängen und Zügen sind auch Maßnahmen im Bereich des Vertriebs- und Kommunikationssystems zu ergreifen, um das Ziel des barrierefreien Reisens zu erreichen. Schon in den letzten Jahren wurden verschiedene Anforderungen ansatzweise erfüllt, soweit dies im Rahmen von Neu- und Umbauplanungen möglich gewesen ist. So sind bereits einige Reisezentren an das im Bahnhof verlegte taktile Leitsystem für blinde und sehbehinderte Reisende angebunden worden; der Ersatz von Schwingtüren durch automatisierte Schiebetüren kommt mobilitätseingeschränkten Menschen besonders zu Gute. In einigen Fällen wurden Monitoranzeigen installiert, die sehbehinderten Reisenden eine erleichterte Informationsbeschaffung ermöglichen. Die Optimierung der Gestaltung und der räumlichen Anordnung dieser Systeme ist u. a. Ziel solcher Projekte. Es wird somit geprüft, inwieweit die einzelnen Komponenten zu Standardangeboten werden können.

In fast 150 ReiseZentren stehen spezielle ReiseBüro-Schalter für den Verkauf touristischer Leistungen zur Verfügung. Diese Schalter sind entweder im ReiseZentrum integriert oder in unmittelbarer Nähe im Reiseland DB ReiseBüro. Diese Schalter können bequem mit einem Rollstuhl angefahren werden, da sie mit einem zusätzlichen Beratungstisch ausgestattet sind und nicht auf einem Podest stehen. Mobilitätseingeschränkte Reisende können hier selbstverständlich sämtliche Leistungen der Bahn erhalten. In diesen ReiseZentren ist somit ein direkter Kontakt mit unseren BeraterInnen möglich.

Pilotweise wurde im Bahnhof Erfurt Hbf darüber hinaus an einem Schalter eine Induktionsanlage installiert und für sehbehinderte Kunden eine elektronische Lupe bereitgestellt, sodass schriftliche Unterlagen gelesen oder selbst ausgefüllt werden können. Zur Kennzeichnung dieses Schalters wurden die allgemein bekannten Piktogramme eingesetzt.

Bis zum Jahr 2008 ist die Öffnung von ca. 50 weiteren Verkaufsstellen hin zu offenen ReiseZentren geplant, bei denen die Barriere des Verkaufs durch eine Glasscheibe und damit der Trennung zwischen KundInnen und BeraterInnen entfallen werden.

Bei der Entwicklung zukünftiger Vertriebslandschaften wird angestrebt, die Kommunikationsmedien wie An- und Abfahrtstafeln, Angebotsvitriolen und Prospektauslagen in niedrigerer Höhe zu platzieren, um sehbehinderten Reisenden oder Reisenden im Rollstuhl die Lesbarkeit zu erleichtern.

Die Kennzeichnung für ein einfaches und leichtes Auffinden der ReiseZentren über spezielle Piktogramme wird in Zusammenarbeit mit den Bahnhofsbetreibern, der DB Station&Service AG, angestrebt.

Für schwerhörige Reisende, die ein entsprechendes Hörgerät nutzen, sind an vsl. 8 Standorten die Ausstattung von jeweils 2 Verkaufsschaltern mit einer induktiven Höranlage pilotweise in Planung. Dies sind vsl. die ReiseZentren in folgenden Bahnhöfen:

- Hamburg Hbf
- Hannover Hbf
- Berlin Zoologischer Garten
- Leipzig Hbf
- Frankfurt Hbf
- Düsseldorf Hbf
- München Hbf
- Stuttgart Hbf

An diesen Standorten werden parallel induktive Höranlagen an den ServicePoints durch die DB Station&Service AG installiert, sofern es die technischen Umgebungsbedingungen zulassen. Somit wird für schwerhörige Menschen eine deutliche Verbesserung an diesen Bahnhöfen erreicht werden. Vom Erfolg der Maßnahme und der Resonanz der Kunden und Verbände wird die Deutsche Bahn AG die weitere Entwicklung abhängig machen.

• Neue Ticketautomaten

In bezug auf die Gestaltung von "barrierefreien Automaten" gibt es derzeit weder ein klares Anforderungsprofil noch liegen technische Lösungen von Seiten der Automatenhersteller vor, mit denen die Anforderungen erfüllbar wären. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die unterschiedlichen Gruppen behinderter Reisender höchst verschiedene Anforderungen an die Barrierefreiheit stellen. Eine Umrüstung der vorhandenen knapp 10.000 Automaten wäre wirtschaftlich keinesfalls vertretbar. Darüber hinaus würden die Folgekosten, in Abhängigkeit von der Art der zu verwendenden Bedienelemente, von beweglichen Teilen, von höheren Instandhaltungskosten und von Einnahmeausfällen sowie von ggf. notwendigen zusätzlichen Systemerweiterungen deutlich steigen, so dass letztlich diese Mittel für andere Maßnahmen, die mittel- bis langfristig zur Schaffung von Barrierefreiheit in bezug auf Fahrzeuge und Infrastruktur bei der Deutschen Bahn beitragen, fehlen würden. Ungeachtet dessen ist die Deutsche Bahn AG sehr bemüht, zur Gestaltung der nächsten Automatengeneration, frühzeitig geeignete Angebote einzuholen. Dabei werden auch internationale Kontakte genutzt, da auch dort ähnliche Anforderungen bestehen.

Das Bundesministerium für Verkehr-, Bau- und Wohnungswesen plant im Rahmen des Forschungsvorhabens Stadtverkehr ein Projekt „Barrierefreiheit im öffentlichen Raum für Seh- und Hörgeschädigte“. Im Rahmen dieser Untersuchung wird u. a. auch die Frage von Fahrkartenautomaten eine wichtige Rolle spielen. Im Büro des Beauftragten der Bundesregierung für die Belange behinderter Menschen ist bereits in 2004 eine Status Quo-Abfrage zur Thematik erfolgt.

Die Deutsche Bahn AG strebt aus wirtschaftlichen Gründen die Stärkung der preisgünstigen Vertriebswege „Internet“ und „Automat“ an. Wer aufgrund seiner Behinderung Automaten nicht bedienen kann oder die Hilfestellung Dritter nicht in Anspruch nehmen möchte, hat neben der Nutzung der auch weiterhin bestehenden Verkaufsstellen die Möglichkeit des telefonischen Kaufs von Fahrkarten über die Mobilitätsservicezentrale (0,12 EUR/Min. verglichen mit dem allgemeinen telefonischen Reiseservice für alle zu 0,60 EUR/Min.) oder via Internet. Die Nutzung von DB Agenturen ist ebenfalls möglich.

Ziel ist es, dass zukünftige Neuentwicklungen von Fahrkartenautomaten zunehmend eine barrierefreie Gestaltung berücksichtigen werden. Technische und finanzielle Rahmenbedingungen werden aber auch in Zukunft die Realisierbarkeit beeinflussen.

Mit der bereits anlaufenden Implementierung des Neuen Vertriebssystems in den Verkaufsstellen ist sukzessive der Zugriff auf die Buchungsvorgänge der Mobilitätsservicezentrale möglich, sodass vorbestellte Fahrkarten und Reservierungen nicht nur zugesandt oder am Automaten ausgedruckt, sondern auch am Schalter abgeholt werden können.

• Internet

Wichtiger Anspruch im Rahmen der Kommunikationsmaßnahmenplanung der Deutschen Bahn AG ist die barrierefreie Gestaltung der Internetseiten www.bahn.de sowie die Integration relevanter Inhalte für mobilitätseingeschränkte Menschen unter www.bahn.de/handicap und damit die Erweiterung des reinen Informationsspektrums der Website zu einer Kommunikationsplattform.

Die Seiten unter www.bahn.de sind in Bezug auf Text, Inhalt und Navigation klar gegliedert; die Deutsche Bahn AG verzichtet auf Frames und die Sprache ist so einfach wie möglich gehalten, Anglizismen werden weitgehend vermieden. Durch das Redaktionssystem sind klare Überschriften und Links aus dem Zusammenhang ersichtlich. Tabellen werden logisch aufgebaut. Es werden keine wesentlichen Inhalte ausschließlich als Grafiken präsentiert.

Bereits umgesetzt ist die Hinterlegung sogenannter Alt-Tags, um Bilder und Grafiken zu beschreiben. Die Seiten sind klar gegliedert, auf die Verwendung von Frames wird verzichtet. Die Farbgestaltung ist kontrastreich. Auf Hintergrundfarben oder Texte auf Bildern, die schlecht lesbar sind, wird bei der Seitengestaltung verzichtet. Es gibt (mit Ausnahme der Werbebanner) keine animierten Bilder.

Die Deutsche Bahn AG orientiert sich bei ihrem Internetauftritt an den Vorgaben des „World Wide Web Consortiums (W3C)“, wobei die "Web Content Accessibility Guidelines" bei der Gestaltung der Seiten auf www.bahn.de besondere Beachtung finden. Im Projekt "Barrierefrei Informieren und Kommunizieren" (BIK) arbeitet die Deutsche Bahn AG mit Jan Eric Hellbusch vom Deutschen Verein der Blinden und Sehbehinderten in Studium und Beruf e.V. (DVBS) zusammen.

Eine Prüfung der Seiten auf www.bahn.de mit dem BIK-Test haben einige Optimierungspotenziale ergeben, die sukzessive im Rahmen einer konzeptionellen Überarbeitung umgesetzt werden.

3.3.2 Ausgewählte Projekte

- **DB-Kommunikationsstrategie**

Die offensive Kommunikationsstrategie der Deutsche Bahn AG geht aktiv auf die Zielgruppe der mobilitätseingeschränkten Reisenden zu und hat als Tenor „Reisen miteinander“ i. S. der Einbeziehung mobilitätseingeschränkter Menschen. Ziel ist die Bildung weiterer strategischer Allianzen zur Schaffung von Synergieeffekten und als Informationsplattform. Durch das Sponsoring des Deutschen Behindertensportverbandes (DBS) dokumentiert die Deutsche Bahn AG ihre Aktivitäten und den Stellenwert, den die Zielgruppe der behinderten Menschen innerhalb des Konzerns einnimmt, aktiv „nach außen“. Aus einem permanenten Dialog und der intensiven Zusammenarbeit mit dem DBS, mit der Bundesarbeitsgemeinschaft für Rehabilitation (BAR), Behindertendachverbänden, Industrie und Politik resultieren ein offener Erfahrungs- und Gedankenaustausch sowie zusätzliche Synergieeffekte, durch die zukünftig das Reisen für alle mobilitätseingeschränkten Reisende attraktiver gestaltet und ein adäquates Angebot für diese Zielgruppe geschaffen werden kann.

- **Reisendeninformation**

Die Deutsche Bahn AG misst der Optimierung der Reisendeninformation bei Unregelmäßigkeiten besondere Bedeutung zu.

Mit dem ReisendenInformationssystem (RIS) realisiert sie dauerhafte Lösungen, um das Informationsbedürfnis der Kunden vor und während der Reise anspruchsgerecht zu erfüllen. Geschaffen wird ein Fundament, von dem aus Reisende und DB-MitarbeiterInnen gleichzeitig, zuverlässig und konsistent über die aktuelle Betriebslage informiert werden. Die Lösungen sind als Bausteinkonzept konzipiert und so aufeinander abgestimmt, dass der Kunde entlang der kompletten Reisekette mit konsistenten Informationen versorgt wird.

Auch für behinderte Menschen, die ganz besonders auf zuverlässige Informationen und Planungssicherheit angewiesen sind, werden die Rahmenbedingungen für die Reise mit der Bahn spürbar verbessert.

- **Sensibilisierungspapier**

Ein weiteres wichtiges Ziel der Deutschen Bahn AG ist die Entwicklung eines sog. Sensibilisierungspapiers/Leitfadens für das Verkaufs-, Service- und Zugbegleitpersonal der Deutschen Bahn AG, in dem die Anforderungen und Wünsche sowie der Umgang mit Menschen mit einer Behinderung formuliert sind. In einem gemeinsamen Workshop mit DB MitarbeiterInnen, behinderten Menschen und Experten von Verbänden und Facheinrichtungen wurde im Sommer 2003 ein erster Entwurf des Papiers diskutiert. Die Deutsche Bahn hat die Wünsche und Anregungen der WorkshopteilnehmerInnen in den Entwurf einfließen lassen und dementsprechend das mit allen Beteiligten abgestimmte Sensibilisierungspapier bzw. den Leitfaden als Grundlage für die Konzeption entsprechender Schulungskonzepte für DB MitarbeiterInnen in den diversen Servicebereichen in 2004 verwendet. Ziel ist auch hier der Abbau von zwischenmenschlichen Kommunikationsbarrieren und damit die Förderung eines barrierefreien Dialoges im Sinne einer Integration von Menschen mit einer Behinderung. Hierbei wird eine intensive Zusammenarbeit mit den Behindertenverbänden angestrebt. Zu den jeweiligen Schulungsveranstaltungen werden über die mit der Deutschen Bahn AG im regelmäßigen Dialog stehenden Verbände und Selbsthilfegruppen Menschen mit Behinderung als Gäste eingeladen, um einen aktiven Dialog, Erfahrungs- und Gedankenaustausch mit dem zu schulenden Verkaufs-, Service- und Zugbegleitpersonal zu ermöglichen.

- **DB-Marktforschung**

Die Deutschen Bahn AG hat 2003 eine Marktforschung zur Zielgruppe der behinderten Menschen initiiert.

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

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

• **Kundencharta Fernverkehr der Deutschen Bahn AG**

Für die Deutsche Bahn AG sind Fahrgastrechte ein wesentlicher Bestandteil der Geschäftspolitik. Die Kundencharta Fernverkehr der Deutschen Bahn AG stärkt die Position der Kunden, fördert die Position der Deutschen Bahn AG im Verkehrsmarkt und trägt zu einer nachhaltigen Verkehrs-, Umwelt- und Verbraucherpolitik bei.

Die Deutsche Bahn AG hat sich zum Ziel gesetzt, die Stellung ihrer Kunden im Sinne eines umfassenden, modernen Leistungsversprechens entlang der gesamten Reisekette weiter zu verbessern. Kundenrelevant sind vor allem:

- Einfacher Zugang zum System der Deutschen Bahn AG
- Zuverlässige Beratung durch das Verkaufspersonal der Deutschen Bahn AG
- Saubere Bahnhöfe und Züge
- Eingehaltene Fahrpläne und Anschlusssicherung
- Komfortables und sicheres Reisen
- Information der Kunden entlang der gesamten DB-Reisekette

Neben der Formulierung zahlreicher Aussagen zu diesen Grundanliegen sind auszugsweise folgende konkrete Entschädigungsregelungen angesprochen:

- Bei Verspätung oder Zugausfall im Fernverkehr hat der Reisende - unabhängig von etwaigen haftungsbefreienden Umständen zu Gunsten der Bahn - Ansprüche aus den geltenden Beförderungsbedingungen. Die Deutsche Bahn AG verpflichtet sich, folgende zusätzliche Entschädigungszusagen im Tagesfernverkehr bzw. Nachtreiseverkehr zum 1.10.2004 einzuführen, sofern die Deutsche Bahn AG die Verspätung verursacht hat:

Der Reisende erhält eine Entschädigung, wenn ein Fernverkehrszug (ICE, ICE-Sprinter, InterCity, EuroCity, InterRegio, Thalys im nationalen Verkehr) an dem Bahnhof, an dem der Reisende aus diesem Zug aussteigt, eine Verspätung von mehr als 60 Minuten (Nachtreisezug mehr als 120 Minuten) hat.

Bei Fahrten mit Umsteigeverbindungen, in deren Verlauf der Reisende zwischen mehreren Fernverkehrszügen wechselt, erhält dieser die Entschädigung auch dann, wenn er aufgrund der Verspätung dieser Züge den Aussteigebahnhof mit mehr als 60 Minuten Verspätung erreicht. Die Zusage umfasst die gesamte Reisekette im Fernverkehr, auch bei Ausfall eines Zuges.

Die Entschädigung kann pro Fahrkarte – bei Rückfahrten pro Fahrtrichtung – nur einmal geltend gemacht werden und wird grundsätzlich in Höhe von 20 Prozent des Wertes der von der Verspätung betroffenen einfachen Fahrt geleistet. Es werden mindestens fünf EUR vergütet. Die Regelung gilt auch für Gruppenreisen, wobei dabei die Gruppenfahrkarte (und nicht die Teilnehmerkarten) wie eine Fahrkarte vergütet wird. Es gilt sinngemäß: Hat einer der von den Gruppenteilnehmern genutzten Fernverkehrszüge eine Verspätung von > 60 Minuten, kommen alle Gruppenteilnehmer in den Genuss der einmaligen Entschädigungsregelung in Höhe von 20% des Wertes der von der Verspätung betroffenen einfachen Fahrt, da der im verspäteten Zug ausgegebenen Gutscheinkarte die Gruppen-

fahrkarte (Original) sowie die jeweiligen Sitzplatzreservierungen beizufügen ist. Pro Fahrkarte und pro einfache Fahrt werden nur einmalig 20% angerechnet.

Bei Gruppenreisen mit mehreren RollstuhlfahrerInnen im Fernverkehr, die auf mehrere Fernverkehrszüge verteilt fahren, besitzen die Mitreisenden jeder eine Kopie der Fahrkarte jedoch mit einer Sitzplatzreservierung in einem anderen Zug. Den betroffenen RollstuhlfahrerInnen mit Kopie der Fahrkarte wird auch eine Gutscheinkarte ausgegeben, wenn diese eine Verspätung in ihrem Zug erleiden. Pro Fahrkarte und pro einfache Fahrt werden auch in diesem Fall nur einmalig 20% angerechnet werden.

Mit Pauschalbeträgen werden Inhaber einer BahnCard 100 oder Zeitkarte entschädigt: BahnCard 100-Kunden erhalten zehn EUR in der 2. Klasse und 15 EUR in der 1. Klasse. Zeitkarteninhaber erhalten fünf EUR in der 2. und 7,50 EUR in der 1. Klasse.

Hat ein ICE-Sprinter mehr als 30 Minuten Verspätung, entschädigt die Deutsche Bahn AG dem Reisenden den kompletten ICE-Sprinter-Aufpreis.

Die Reisenden erhalten als Entschädigung eine Gutschrift auf künftige Bahnreisen. Wird der Betrag nicht beim neuerlichen Fahrkartenkauf verrechnet, erhält der Kunde hierüber einen Gutschein, der ein Jahr gültig ist.

- Kann die Reise wegen Zugausfall, Zugverspätung oder Versäumnis des Anschlusszuges nicht bis 24 Uhr wie geplant mit einem anderen fahrplanmäßigen Verkehrsmittel fortgesetzt werden oder ist eine solche Fortsetzung unter den gegebenen Umständen nicht zumutbar, übernimmt die DB die Kosten für eine angemessene Übernachtung oder Taxifahrt in Höhe von maximal 80.-€ pro Person. Diese Ersatzpflicht, sowie die Ausnahmen davon, sind in den bestehenden Beförderungsbedingungen geregelt.

Wenn bei mitunter nicht zu verhindernden betrieblichen Störungen Schwierigkeiten speziell für behinderte Menschen auftreten, wird sich die DB selbstverständlich über die für alle Reisenden in den Beförderungsbedingungen vertraglich festgeschriebenen Unterstützungs- und Entschädigungsleistungen hinaus bemühen, unbürokratische Lösungen gerade für diese besondere Reisendengruppe zu finden, um mögliche Unannehmlichkeiten aufgrund von Störungen so gering wie möglich zu halten. So werden z. B. technische oder organisatorische Mängel bei der Durchführung zugesagter Hilfen oder bei der Reservierung von Rollstuhlplätzen in Fernverkehrszügen nicht an den oben beschriebenen Maßgaben orientiert. Es versteht sich für die DB dabei von selbst, dass sich hier ein rein schematisches Vorgehen verbietet, sondern dass wir immer einzelfallbezogene und situationsangemessene Lösungen für diese Reisenden erreichen wollen.

• Kooperation mit Europäischen Bahnen

Außerdem wird eine verstärkte Kooperation mit anderen europäischen Eisenbahnen angestrebt. Ziel ist, europaweite Qualitätsstandards festzulegen und umzusetzen, um das Reisen für alle behinderten Reisenden „grenzüberschreitend“ komfortabler zu gestalten und von der Reiseabwicklung (Hilfestellungen, Service-

leistungen) her zu vereinfachen. Darüber hinaus wirkt die Deutsche Bahn AG bei der Entwicklung technischer Spezifikationen für die Interoperabilität im Eisenbahnverkehr (TSI) aktiv mit. Diese TSI, die die Zugänglichkeit zum Eisenbahnsystem für Menschen mit eingeschränkter Mobilität regelt, wird in Europa verbindlich umzusetzen sein.

4. Abschließende Betrachtung

Die Deutsche Bahn AG wird neben der Erarbeitung von Teilprogrammen der einzelnen Konzerngesellschaften zur schrittweisen Gestaltung barrierefrei zugänglicher Verkehrsmittel bzw. Infrastruktur unter Angabe der Umsetzungszeiträume auch weiterhin den intensiven Dialog mit der Bundesarbeitsgemeinschaft für Rehabilitation (BAR) und den Behindertendachverbänden führen, um aktuell auftretende Forderungen und Anregungen zu diskutieren.

Im Rahmen der sukzessiven Umsetzungsplanung der im Programm aufgeführten Maßnahmen wird kurzfristig unter Federführung der Kontaktstelle für kundenbezogene Behindertenangelegenheiten eine Arbeitsgruppe, bestehend aus den Fachabteilungen der Unternehmensbereiche DB Fernverkehr AG, DB Regio AG, DB Stadtverkehr GmbH, DB AutoZug GmbH und DB Station&Service AG sowie vom Deutschen Behindertenrat entsandter VertreterInnen, gebildet, die ca. 2-3 mal pro Jahr Detailfragen der anstehenden Umsetzungsmaßnahmen abstimmt. Dabei werden nicht nur für körperbehinderte Menschen, sondern auch für sensorisch behinderte Menschen sowie für Menschen mit Lernschwierigkeiten wichtige Einzelheiten behandelt. Ein wichtiges Thema wird dabei die Prioritätensetzung sein, die den weiteren Umsetzungsplanungen zu Grunde zu legen ist.

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

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

5. Schlussbemerkung

Ende 2003 wurde ein 1. Programmentwurf der DB dem Deutschen Behindertenrat zugeleitet. Alle Verbände hatten die Möglichkeit, Stellung zu beziehen. Auf der Basis dieser Stellungnahmen fanden in 2004 zwei Arbeitsgespräche mit einer vom Deutschen Behindertenrat benannten Verhandlungskommission (Vertreter unterschiedlicher Behindertenverbände) statt und der Programmentwurf wurde fortgeschrieben.

Zur Anhörung zum Programm der Deutschen Bahn AG gem. § 2 Abs. 3 EBO hatte die Deutsche Bahn AG am 20. Dezember 2004 alle nach dem Zielvereinbarungregister anerkannten Verbände sowie die Vertreter der Verhandlungskommission des

Deutschen Behindertenrates nach Berlin eingeladen. Auf Seiten der Deutschen Bahn AG standen Verantwortliche aus allen relevanten Fachbereichen der einzelnen DB Führungsgesellschaften als Ansprechpartner zur Verfügung. Die Behindertenvertreter bedankten sich für die bisherigen guten Gespräche sowie den intensiven Gedankenaustausch mit der Deutschen Bahn AG, und erwähnten in diesem Zusammenhang auch, dass in diesem Prozess mehr erreicht wurde, als gesetzlich vorgeschrieben ist. Die Vertreter der anerkannten Behindertenverbände wurden nicht nur angehört, sondern es wurde partnerschaftlich verhandelt.

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

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

Im Folgenden die Dissenspunkte und die Ergebnisse aus dem o. g. Gespräch:

- ***Wunsch nach Zugänglichkeit des Restaurants/Bistrobereiches im Fernverkehr in künftigen Fahrzeuggenerationen***

Die Beschaffung einer Nachfolgeneration der heutigen lokbespannten Züge ist für nach 2010 in Planung, wobei nachstehend genannte Wagentypen zur Beschaffung vorgesehen sind:

- Wagentyp 1. Kl. Nichtraucher (ohne spezielle Serviceeinrichtungen)
- Wagentyp Bistro mit Personalabteil und Raucherzone 2. Kl.
- Wagentyp 2. Kl. Nichtraucher (ohne spezielle Serviceeinrichtungen)
- Wagentyp Steuerwagen 2. Kl. Nichtraucher mit rollstuhlgerechtem Bereich und Fahrradstellplätzen

Um die Vielfalt der Wagentypen auf ein Mindestmaß zu beschränken, sollten Service- bzw. Sonderbereiche nach Möglichkeit in einem Wagentyp zusammengefasst werden. Da eine Lage der Rollstuhlstellplätze innerhalb der Raucherzone im Bistrowagen angesichts der gesundheitlichen Gefährdung nicht denkbar ist, verbleibt der Steuerwagen als einzige Alternative zur Integration von speziellen Servicebereichen.

Ein Am-Platz-Service mit Speisen und Getränken wird durch die Ausstattung mit einer Servicerruftaste am Stellplatz für Rollstuhlfahrer sichergestellt, so dass kein Kunde vom gastronomischen Service ausgeschlossen ist. Ebenso gewährleistet diese Ruftaste schnelle Hilfe in Notfällen.

- ***Wunsch, im Nahverkehr grundsätzlich ein spontanes Reisen sicherzustellen, insbesondere wenn das Fahrzeug über eine fahrzeuggebundene Einstiegshilfe verfügt, aber kein Zugbegleiter im Zug ist, der diese bedienen könnte.***

Grundsätzlich erfolgt die Bedienung fahrzeuggebundener Einstiegshilfen durch Kundenbetreuer im Nahverkehr. Ist das Fahrzeug nicht durch einen Kundenbetreuer im Nahverkehr besetzt, können behinderte Reisende bis um 12.00 Uhr des Vortages ihre Reise bei der Mobilitätsservicezentrale vormelden. Eine Hilfeleistung durch den Triebfahrzeugführer ist nur im Ausnahmefall möglich, weil bei integrierten Taktverkehren oder engen Fahrplänen kein zeitlicher Spielraum vorhanden ist, um die Bedienung zu gewährleisten. Erhebliche Verspätungen und Folgeverspätungen wären die Folge.

Die Leistungen der DB Regio AG sind in den Verkehrsverträgen festgelegt, d. h., dass die Besteller genau diese Leistungen – eben auch hinsichtlich des Personaleinsatzes – bestellen und bezahlen. Die damit verbundenen Aufwendungen sind in den Verkehrsverträgen kalkuliert und in den Mittelfristplanungen entsprechend hinterlegt. Erhöhungen der Aufwendungen sind nicht mehr durch andere Maßnahmen aufzufangen. Demzufolge müsste der Bund die Regionalisierungsmittel erhöhen, um die Länder in die Lage zu versetzen, einen höheren Standard bei den Verkehrsleistungen bestellen und bezahlen zu können.

Vor diesem Hintergrund ist die Vorgabe eines bundesweit einheitlichen Standards durch die Aufgabenträger zur Schaffung barrierefreier Lösungen sinnvoll. Herr Haack wird diesen Vorschlag an den Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages und an das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen herantragen, um eine entsprechende grundsätzliche Regelung herbei zu führen.

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

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

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

Bei konsequenter Anwendung der „1.000er-Regelung“ sind 2/3 aller Stationen barrierefrei erschlossen; es werden allerdings rund 95 % aller Reisenden erreicht.

5. Anlagen zum Programm der Deutschen Bahn AG

Anlage 1	Standards zur Fahrzeuggestaltung im Personenverkehr
Anlage 2	DB AutoZug
Anlage 3.1	Baden-Württemberg
Anlage 3.1a	S-Bahn Rhein-Neckar
Anlage 3.1b	S-Bahn Rhein-Neckar Netzplan
Anlage 3.2	Bayern Regionalverkehr
Anlage 3.2a	S-Bahn München
Anlage 3.3	Berlin-Brandenburg
Anlage 3.3a	S-Bahn Berlin
Anlage 3.3b	S-Bahn Berlin
Anlage 3.3c	S-Bahn Hamburg
Anlage 3.3d	S-Bahn Hamburg
Anlage 3.4	Hessen
Anlage 3.4a	S-Bahn Rhein-Main
Anlage 3.4b	S-Bahn Rhein-Main
Anlage 3.5	Niedersachsen-Bremen
Anlage 3.6	Nordrhein-Westfalen
Anlage 3.7	Südost
Anlage 3.8	Südwest
Anlage 3.9	Schleswig-Holstein

Anlage 1: **Standards zur Fahrzeuggestaltung im Personenverkehr**

1. Einführung

Die vorliegende Anlage stellt ein erstes Modul zur Standardisierung kundenrelevanter Merkmale im Bereich der DB AG dar. Da die technischen und betrieblichen Voraussetzungen und Rahmenbedingungen sowie regionale Anforderungen und Finanzierungsvorgaben für den Bereich des SPNV sehr stark differieren, können die nachfolgenden Vorgaben nicht immer vollständig eingehalten werden. Sie dienen jedoch grundsätzlich als Handlungsempfehlungen und werden bei Beschaffung von Neufahrzeugen sowie bei Redesign-Planungen einbezogen, um eine möglichst weitreichende Barrierefreiheit sukzessive herzustellen.

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, geistigen Behinderungen 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).

Auch für die Deutsche Bahn gilt:

“Was den Zielgruppen an Einrichtung nutzt, ist auch von Vorteil für alle anderen Reisenden.”

Im folgenden wird nun unter „2. Gestaltungskriterien“ aufgeführt, wie das Anforderungsprofil für Neufahrzeuge und modernisierungsbedürftige Fahrzeuge aussehen muss bzw. soll. Es wird dabei zwischen den folgenden Kategorien unterschieden.

2. Gestaltungskriterien

2.1 Allgemeine Gestaltungskriterien

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

- 2.1.1 Kontraste
- 2.1.2 Farben
- 2.1.3 Materialien
- 2.1.4 Beleuchtung
- 2.1.5 Schriften
- 2.1.6 Bedienelemente
- 2.1.7 Allgemeine akustische / visuelle Informationen

2.2 Einstieg / Ausstieg

2.3 Fahrgastraum / Mehrzweckraum

2.4 Sanitärbereich

2.5 Servicewagen

2.6 Informations- und Wegeleitsystem

3. Empfehlungen zu Informationszwecken

4. Darstellung räumlicher Dimensionen Mobilitätseingeschränkter Personen

5. Schriftgrößen und Kontraste

6. Quellen

Hinweis:

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

2. Gestaltungskriterien

2.1 Allgemeine Gestaltungskriterien

Diese gelten für Neubau- und Modernisierungsfahrzeuge und sollten möglichst einheitlich im gesamten Zug angewandt werden.

Thema	Einsatzort	Beschreibung, Angaben und Maße
2.1.1 Kontraste	<ul style="list-style-type: none"> • Handläufe, Haltegriffe • Griffe, Taster • Markierungsstreifen • Hinweise • Notbremse • Stufenkanten • Bedienelemente • Glastüren und Außentüren 	<ul style="list-style-type: none"> • K = Kontrast • L_m = Mindestleuchtdichte der helleren Fläche • Kontrastreiche Gestaltung zur Umgebung: • Schrift und Piktogramme: $K \geq 0,8$; $L_m = 100 \text{ cd/m}^2$ • Markierungen mit Warnfunktion, z. B. Treppenmarkierung, Hindernisse: $K \geq 0,7$; $L_m = 100 \text{ cd/m}^2$ • Informationen mit Entscheidungsfunktion, z. B. Aufzugs- oder Eingangstüren: $K \geq 0,5$; $L_m = 30 \text{ cd/m}^2$ • Informationen mit Orientierungsfunktion, z. B. Handlauf, Bodenindikatoren: $K \geq 0,3$; $L_m = 3 \text{ cd/m}^2$ • Auch bei unterschiedlicher Farbgestaltung müssen die Vorgaben für Helligkeitskontraste immer eingehalten werden
2.1.2 Farben	<ul style="list-style-type: none"> • Türen • Stufen • Piktogramme • Griffe, Taster • Markierungsstreifen • Bestuhlung 	<ul style="list-style-type: none"> • Farbkontraste können die Erkennbarkeit weiter verbessern. Beim Einsatz von Farben ist jedoch ihr Symbolwert zu beachten (Sicherheits-, Ordnungsfarben; DIN 1818, DIN 4818, DIN 5381) • helle Töne: weiß, gelb • dunkle Töne: schwarz, blau, rot, (violett) • kein rot auf grün • Schwarz-weiß gestaltete Schrift kann durch entsprechende Farbränder Symbolgehalt bekommen.
2.1.3 Material	<ul style="list-style-type: none"> • Böden (Materialwechsel als Orientierungshilfe) • Haltegriffe, Türgriffe • Türen • Einbauten • Stufen • Bestuhlung 	<ul style="list-style-type: none"> • körperfreundlich, hygienisch, Berücksichtigung allgemeiner gesundheitsrelevanter Aspekte • keine Kondensatbildung • keine Wärmeableitung (im Außenbereich) • rutschfeste Oberflächenstruktur • taktil • keine harten Ecken und Kanten • nicht reflektierend oder spiegelnd
2.1.4 Beleuchtung	<ul style="list-style-type: none"> • Allgemeinbeleuchtung (Standard) • Sitzplatzbeleuchtung: <ul style="list-style-type: none"> - Gepäckablage - Decke 	<ul style="list-style-type: none"> - gute Beleuchtung von Stufen, Trittkanten, Durchgängen und Gefahrenbereichen, keine dunklen Ecken - Leuchtstofflampen 150 lx - Farbwiedergabestufe 1B - Lichtfarbe: warmweiß (3.000K) oder neutralweiß (4.000K) - 18 - 36 W (Stablampen) - 10 - 18 W (Kompaktlampen) - blendfrei: Klasse A (CIE 29.2) für 1000 lx - Vermeidung von Schlagschatten - Umfeldleuchtdichte: ca. 250 cd/m^2 - Halogenlampen 300 lx <ul style="list-style-type: none"> - 6V/10W - 12V/20W

2.1 Allgemeine Gestaltungskriterien

Thema	Einsatzort	Beschreibung, Angaben und Maße
2.1.5 Schriften	<ul style="list-style-type: none"> • Hinweise • Fahrpläne • Piktogramme für Standardinfos (zusätzlich, z. B. Ausstiegsseite, Anschlusszug, Ankunftszeit) • LCD-Anzeigen sind zu vermeiden • LED-Anzeigen (10 sek. Halten) • Sichthöhe für Hinweise und Fahrpläne • Zugzielanzeige, außen; Wagennummer, -klasse etc. 	<ul style="list-style-type: none"> • Bahnhelvetica (s. DB Manuell D193.0400) • Groß- und Kleinschreibung • Blindenschrift und taktil erkennbare Buchstaben und Zahlen (sog. Prismenschrift) im Einstiegsbereich • Schriftgröße: wenn möglich ≥ 6 mm, grundsätzlich Leseabstand 100 cm beachten keine roten LED verwenden - 130 cm - Zugziel: Mindestgröße (größerer Leseabstand beachten) und Kontrastoptimierung auch bei hellem Umfeld - s. a. 5. <i>Schriftgrößen und Kontraste</i>
2.1.6 Bedienelemente	<ul style="list-style-type: none"> • allgemeine Bedienhöhe • Türtaster • Türgriffe • Handläufe / Haltegriffe/-stangen • Notbremse • Notschalter für Türentriegelung • SOS-/ Service-Ruf Wechselsprechanlage (Nahverkehr) Hörbereitschaft optisch anzeigen Notfallmeldung optisch quittieren • Notruf/Serviceruf 	<ul style="list-style-type: none"> - 850 mm - gut auffindbar und erkennbar (betrifft alle Bedienelemente) an standardisierter Position - Bedienhöhe = 850 mm (außen, über Mittelwert der bedienten Bahnsteighöhen) - Beleuchtet und taktil (s. Kontrastwerte) - Unterscheidbarkeit verschiedener Taster - Tasterfläche im Durchmesser 5 cm - Druckpunkt spürbar - Taster nicht versenkt - so leichtgängig wie technisch möglich - Schaltweg 2 - 3 mm - Taster aus Ecken 500 mm - Kraftaufwendung angepasst (nicht schwerer als nötig / so leichtgängig wie technisch möglich) - möglichst lückenlose Kette von Festhaltungsmöglichkeiten - runder Querschnitt 30 – 45 mm - Abstand zur angrenzenden Oberfläche 45 mm - Höhe parallel zur Treppe 850 mm - in den Gängen und auf den Zwischenpodesten - senkrechte Haltestangen innen neben der Tür - Hinweis in taktiler und verbaler Form - Griff hervorheben/optisch kontrastreich - Erreichbarkeit - im Blickfeld, Sichtbarkeit - Notschalter und Notbremse voneinander getrennt bedien- und unterscheidbar - im Einstieg, Behinderten-WC, Mehrzweckraum, (Trennung zwischen Bedienung und Sprechmöglichkeit) - z. B. „bitte sprechen“ - z. B. „Hilfe kommt“ - Akustische und optische (28P) Bestätigung/ Quittierung (außer bei merkbarer Reaktion/Effekt)

2.1 Allgemeine Gestaltungskriterien

Thema	Einsatzort	Beschreibung, Angaben und Maße
2.1.7 allgemeine akustische / visuelle Informationen	<ul style="list-style-type: none"> • Türenschließen <ul style="list-style-type: none"> - akustisch: - visuell: • Notschalterentriegelung <ul style="list-style-type: none"> - akustisch: - visuell: • Ansagen/Anzeigen <ul style="list-style-type: none"> - akustisch: - visuell: • „WC besetzt“ <ul style="list-style-type: none"> - akustisch: - visuell: • <i>s. a. weitere Punkte unter 2.1</i> 	<ul style="list-style-type: none"> - 2500 Hz (Tonfrequenz) - 1,5 Hz (Pulsfrequenz) - rotes Blinklicht - Tasterleuchten (bei Türöffnen) - 2500 Hz (Tonfrequenz) - 77 dB (A) (Schalldruckpegel) in 1m Entfernung - ... - 10 dB lauter als Umgebungsgeräusche - auf veränderlichen LED-Farbdisplays mit Text / Piktogrammen - nur kurz bei Ver-/Entriegelung - beleuchtete Anzeige

Informationen werden akustisch und visuell unterschieden.

Nach dem „Zwei-Sinne-Prinzip“ werden nach Möglichkeit akustische und visuelle Informationen kombiniert.

Mögliche Inhalte veränderlicher Displays sind:

Zielbahnhof, Zwischenhalt (Strecke), Ankunft-/Abfahrtszeit, Verspätung, Ausstiegsseite etc.

Die wichtigsten Inhalte können durch Piktogramme unterstützt und müssen auch akustisch wiedergegeben werden.

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

2.2 Einstieg / Ausstieg

Bauteile / Abteil	Beschreibung	Angaben / Maße
2.2.1 Einstiegstüren:	<ul style="list-style-type: none"> • erforderliche Nutzbreite/lichte Weite (barrierefrei) • automatische elektrische Tür • durch Zugpersonal fernbetätigte Tür • akustisches Signal bei Türfreigabe (Türfindesignal) • optische Anzeige der Türfreigabe • Taktile Unterstützung der Türfindung • Einstiegshilfe für Rollstuhlbenutzer im Eingang zu den Rollstuhlstellplätzen • Technische Gestaltung • Haltestangen rechts und links der Tür zur Überwindung von Stufen und Spalten 	<ul style="list-style-type: none"> - 900 mm - akustisches und optisches Signal bei Schließen - Warnton 5 sek. vor Schließen - nach DIN 32974 - z. B. Tastlippen - in Abhängigkeit von den Höhendifferenzen, Hublift oder Rampe. - Geeignet für ISO-Rollstühle (max. Länge 1200 mm, max. Breite 700 mm) - Bis 350 kg Gesamtgewicht ausgelegt. - Personalbedient Neigungen nach DIN/Busrichtlinie
2.2.2 Trittstufen:	<ul style="list-style-type: none"> • Setzstufe • Trittstufe (ohne Unterschneidung / nicht hervorstehend) • Trittstufe für Rollstuhlzustieg • Stufen nicht als Gitterrost • Markierungsstreifen an allen Trittstufen an Vorder- und Draufsicht: <ul style="list-style-type: none"> - Breite - falls ohne Antrittsmarkierung, Abstand zur Stufenkante - Leuchtdichtekontrast 	<ul style="list-style-type: none"> - 140 – 190 mm - 200 - 280 mm - spalt- und stufenloser Zugang durch fahrzeugseitige Einrichtung - B 5 - 8 cm - minimieren - K > 0,83
2.2.3 Türblockierung:	<ul style="list-style-type: none"> • bei fahrendem Zug: Öffnen nur durch Notschalter • Notschalterbetätigung ohne Einfluss auf Notbremse • selektive Blockierung • Türblockierung bei Betriebshalten 	<ul style="list-style-type: none"> - ab 0 km/h

<p>2.2.4 Fahrzeuggebundene Einstiegshilfen</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Rampe oder Hublift, automatisch/manuell bedient durch Zugpersonal, automatisierte Überfahrbrücken • Abrollsicherung • Mindestfreiraum oberhalb der Liftplattform/Rampe während des gesamten Ein-/Ausstiegsvorganges (zur Gewährleistung von Bewegungsräumen größer als Plattform) • Handlauf (mindestens einseitig) • Mindesttragfähigkeit der Einstiegshilfe • Auslegung auf bediente Standardbahnsteighöhen (Zuschlag für Querneigung bei Kurvenlage und bei Neigung des Bahnsteiges zur Bahnsteigmitte) • Schiebetritt/Überfahrbrücke zur Schließung des Restspaltes bei Niveaugleichheit (bei Bedienung unterschiedlicher Bahnsteighöhen nur eingeschränkt möglich) 	<ul style="list-style-type: none"> - ISO-Rollstuhlmaße als Mindestanforderung B = 700 + 50 mm L = 1200 + 50 mm - Seitliches Befahren der Plattform minimiert den benötigten Freiraum auf dem Bahnsteig - Rutschfeste Oberfläche, auch bei Nässe - Mindestens 50 mm - 150 mm Aufkantung (Auffahrseite der Plattform) - Breite = 800 mm Länge = 1300 mm Höhe = 1400 mm - Höhe 850 mm über Plattform, außerhalb der Bewegungsfläche - 350 kg - 380 -50 mm bis 760 +50 mm - Spaltreduzierung auf <50 mm
---	---	--

2.3 Fahrgastraum / Mehrzweckraum

Bauteile / Abteil	Beschreibung	Angaben / Maße
2.3.1 Durchgangstüren:	<ul style="list-style-type: none"> Nutzbreite zu für mobilitätseingeschränkte Menschen gekennzeichneten Sitzplätzen Nutzbreite zu Stell- bzw. Sitzplätzen für Rollstuhlfahrer Sichthöhe der Markierung Art der kontrastreichen Markierung Durchgangszeit automatische Öffnung Glastüren haben kontrastreiche Markierung nach Möglichkeit keine Pendeltüren 	<ul style="list-style-type: none"> ≥ 800 mm (begrenzt durch Mittelgänge bei 2+2-Bestuhlung) ≥ 900 mm 1550 bzw. 740 mm Schwarz-weiß im Wechsel abhängig von Kontrast und Sichtverhältnissen ≥ 5 s
2.3.2 Gänge / Vorräume:	<ul style="list-style-type: none"> Nutzbreite für mobilitätseingeschränkte Menschen (für Gänge bei 2+2-Bestuhlung nicht möglich) Nutzbreite für Rollstuhlfahrer Wendefläche für Rollstuhlfahrer Zwischenpodeste ausreichend beleuchten und Handgriffe/Handläufe sowie Podestkante in Vorder- und Draufsicht kontrastreich markieren optisch/taktil verschiedene Böden in 1. und 2. Klasse s. a. 4. <i>Darstellung räumlicher Dimensionen für mobilitätseingeschränkte Personen</i> 	<ul style="list-style-type: none"> ≥ 800 mm (mit relativem Zuschlag, wenn nicht geradeaus verlaufend) ≥ 900 mm (mit relativem Zuschlag, wenn nicht geradeaus verlaufend) 1500 x 1500 mm
2.3.3 Stufen und Rampen:	<ul style="list-style-type: none"> Stufen und Rampen sollten vermieden werden, wenn möglich Längsneigung (In Fahrzeugen nicht immer realisierbar) Längsneigung bei kurzen Rampen ansonsten s. unter 2.2.2 <i>Trittstufen</i> 	<ul style="list-style-type: none"> ≤ 6 % ≤ 12 % auf 1m
2.3.4 Fahrgastraum:	<ul style="list-style-type: none"> Gepäck möglichst am Sitzplatz in Bodennähe/in Sichtweite gut taktil erkennbare und kontrastreich gestaltete Platznummerierung (fahrzeugspezifische Rahmenbedingungen sind zu beachten) Platz für Blindenführhund 	<ul style="list-style-type: none"> 15 – 20 mm Schriftgröße, möglichst in Prismenschrift

<p>2.3.5 Bereich für Rollstuhlfahrer:</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Stellfläche für Rollstühle • Wendefläche (Wendeflächen dürfen sich überlagern, in ihrer Funktionsfähigkeit aber nicht eingeschränkt sein) • Tischunterkante • im Fernverkehr • möglichst getrennte / separate Gepäckablage im Bereich der Stellplätze für Rollstuhlfahrer • Mantelhalter in Griffhöhe für Rollstuhlfahrer • s. a. 4. <i>Darstellung räumlicher Dimensionen für mobilitätseingeschränkte Personen</i> 	<ul style="list-style-type: none"> - 1500x1500 mm + 1300x900 mm (für jeden weiteren Rollstuhl) - 1500x1500 mm - ≥ 670 mm - Sitzplätze für Rollstuhlfahrer mit Sitzverstellung und hochklappbaren Armlehnen - 1050 + 1400 mm
---	--	--

2.4 Sanitärbereich

Bauteile / Abteil	Beschreibung	Angaben / Maße
2.4.1 WC für Rollstuhlfahrer:	<ul style="list-style-type: none"> • Durchmesser der effektiven Drehfläche für Rollstuhlfahrer incl. unterfahrbarer Bereiche (s. o. ≥ 670 mm) • alle Bedienelemente im WC müssen farblich kontrastreich und taktil auffindbar sein • Stützklappgriffe beidseitig am WC: Höhe Oberkante (aus der Horizontalen hochklappbar; leicht lösbare Arretierung) <ul style="list-style-type: none"> - Überstand Vorderkante WC-Becken - Abstandsbreite Stützklappgriffe am WC - Druck-Belastbarkeit am äußeren vorderen Ende • WC-Becken: <ul style="list-style-type: none"> - Sitzhöhe Oberkante WC-Brille - Tiefe WC für Rollstühle - Platz neben dem WC • Waschtisch: <ul style="list-style-type: none"> - Waschtischhöhe - Unterfahrbarkeitshöhe - Waschbeckentiefe • Waschtisch-Armatur • WC-Tür: <ul style="list-style-type: none"> - Türbreite - Türgriff Höhe - automatische Schiebetür - an Außenseite Piktogramm • Spiegel: <ul style="list-style-type: none"> - Spiegelgröße - Spiegelausrichtung • Notrufeinrichtungen: <ul style="list-style-type: none"> - taktil auffindbar und optisch/kontrastreich markiert zwei Notrufeinrichtungen (Höhe über dem Boden) - optische und akustische Anzeige für Notrufsystem - Notruf hörbar für Zugteam - Notruf-Rückstellmöglichkeit am Taster • intuitiv erlernbare Türschließung / Verriegelung • s. a. <i>4.2 WC-Grundrisse</i> 	<ul style="list-style-type: none"> - 1500 mm - 850 mm - 150 mm - 700 mm - 100 kg - 480 mm - 700 mm - 950 mm - 800 mm - 670 mm bis in 300 mm Tiefe - 500 mm - Taster oder berührungslos (Sensor) - 900 mm - 800 – 1200 mm - 60 x 110 cm - Einsicht im Stehen und Sitzen möglich - oben: 850 - 900 mm, unten: < 300 mm
2.4.2 Standard-WC	<ul style="list-style-type: none"> • Leicht auffindbare Grundfunktionen: Türbedienung, Spülung <ul style="list-style-type: none"> - Selbsterklärende Bedienung - Überprüfbare Verriegelung (Drehknebel) - Handtuchspender/Papierkorb logisch dem Waschbecken zugeordnet 	

2.5 Servicewagen

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

2.6 Informations- und Wegeleitsystem

Bauteile / Abteil	Beschreibung	Angaben / Maße
2.6.1 Ansagen:	<ul style="list-style-type: none"> • durch ein akustisches Signal angekündigt • (elektronische Lautsprecheransagen) • Halt des Zuges 	<ul style="list-style-type: none"> • Schallpegel, Frequenz (s. Allgemeine Gestaltung: Punkt 2.1.7) • Vgl. DIN 32974
2.6.2 Informationen:	<ul style="list-style-type: none"> • Piktogramme an geeigneter, gut zu lesender Stelle • Leuchtsignal: "Toilette besetzt" • Display in Augenhöhe • s. a. 2.1.7 <i>allg. akustische/visuelle Informationen</i> 	- 1550 mm ab Oberkante Fußboden Größe: 66 x 66 mm Abstand: 33 mm (zueinander)
2.6.3 Zugtelefon / Fax:	<ul style="list-style-type: none"> • Handy ggf. auf Anfrage beim Zugbegleiter 	

3 Empfehlungen zu Informationszwecken

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

(Quelle: Verbesserung von visuellen Informationen im öffentlichen Raum, Bundesministerium f. Gesundheit)

Priorität	Wert für Kontraste	Farbkombination (hell auf dunkel)	Wert der Leuchtdichte der hellen Fläche
Schrift und Piktogramme	$K \leq 0,8$		
1-Warnung	$K \leq 0,8$	Schwarz auf Weiß Weiß auf Rot	300 cd/m ² bis 500 cd/m ² auf den Oberflächen von Hinweisschildern und Markierungen Notbeleuchtung: < 500 cd/m ²
2-Entscheidung	$K \leq 0,7$	Schwarz auf neutralem Untergrund)° Weiß auf Blau	300 cd/m ² bis 29 cd/m ² bei schwacher Raumbeleuchtung bis zu gut beleuchteten Geschäftsräumen
3-Hinweis	$K \leq 0,3$	Rot auf neutralem Grund Blau auf neutralem Grund)° (Grün auf neutralem Grund) (Gelb auf Grau) (Schwarz auf Grün))°	3 cd/m ² bis 29 cd/m ² wie bei gedämpfter Straßenbeleuchtung

)° Ausnahme: Schwarz auf hellem Untergrund (Bedienung beachten vgl. Quelle)

)* neutral = Schwarz oder Weiß oder Grau

Grundsätzlich ist Priorität 1 für alle Kategorien, wo möglich, vorzusehen.

3.2 Empfehlung für die Höhe der Schriftzeichen zu Informationszwecken

(Quelle: Verbesserung von visuellen Informationen im öffentlichen Raum, Bundesministerium für Gesundheit – Berücksichtigung einer generellen Mindestgröße von 6 mm)

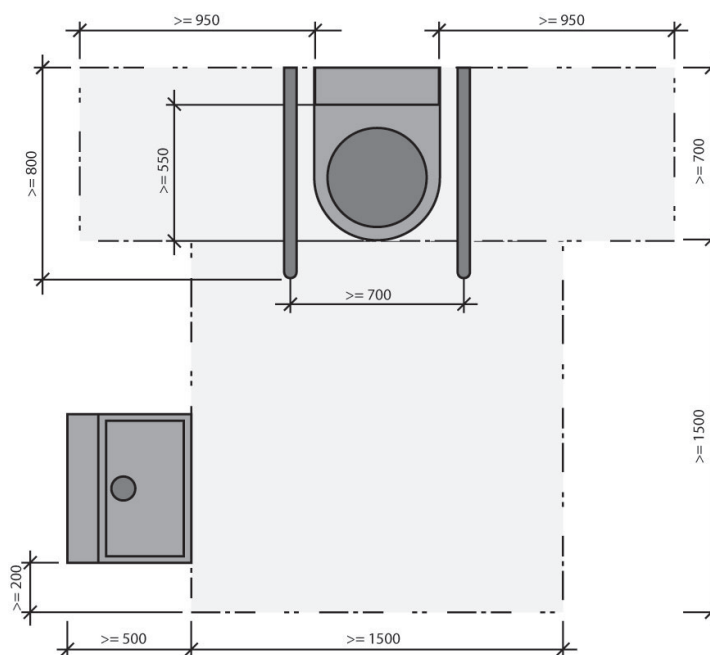
Priorität	Leseabstand			
	30 m	10 m	1 m	0,25 m
1 – Warnung	1040 mm	350 mm	35 mm	9 mm
2 – Entscheidung	520 mm	170 mm	18 mm	6 mm
3 – Hinweis	420 mm	140 mm	14 mm	6 mm

4. Darstellung räumlicher Dimensionen für mobilitätseingeschränkte Personen

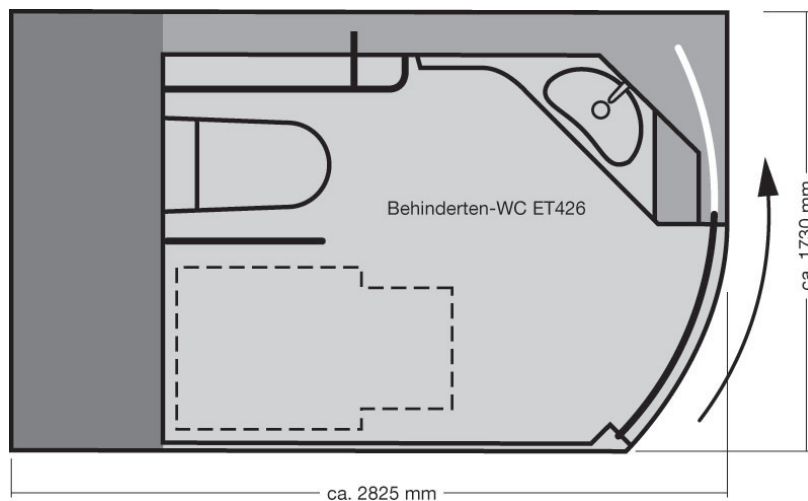
WC-Grundrisse

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

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

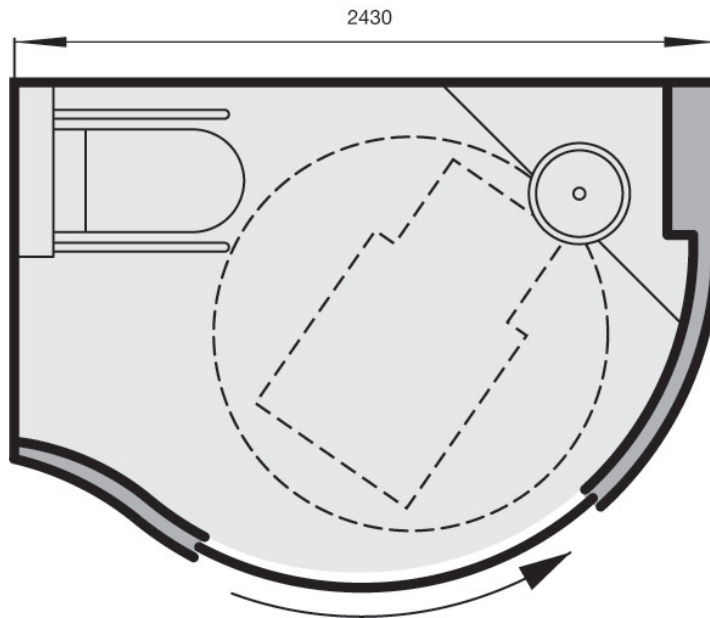


Beispiel: Behinderten-WC des ET 425 (nicht maßstäbliche Prinzipskizze)

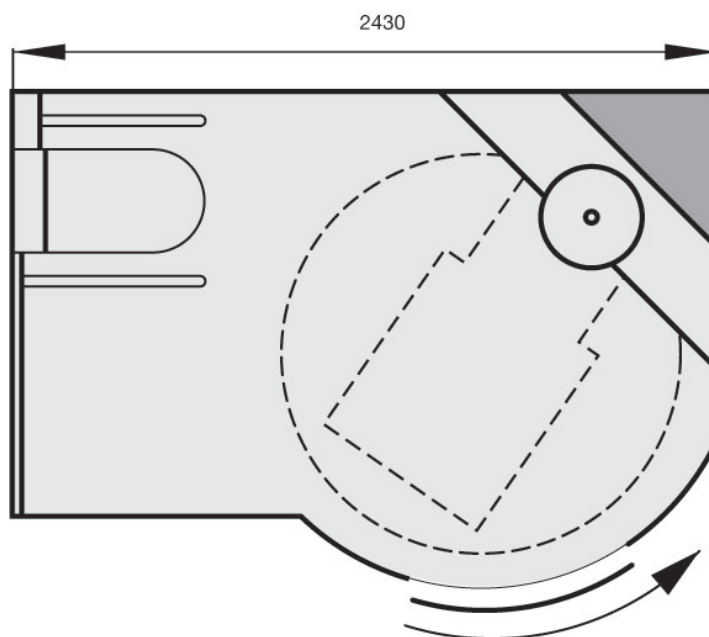


WC-Grundrisse

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



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



5. Schriftgrößen und Kontraste

(Quellen: E DIN 32975, Optische Kontraste im öffentlich zugänglichen Bereich, Stand Dez. 2003 (Anhang A – normativ)

Richtlinien Behindertengerechte Fußwegnetze – Straßen-Wege-Plätze“, Zürich 2003, S. 26)

Visuelle Informationen mit Leitfunktionen

Tabelle 1 — Vorgabewerte für die Anwendungsbereiche/Prioritäten

Priorität	Anwendungsbereich	Mindestleuchtdichte der helleren Fläche in cd/m ²	Mindestkontrast 1), 2)	Mindestsehwinkel für Bild- und Schriftzeichen 3)
1	Warnung, Hinweise für Notfälle	100	0,7	Bildzeichen: 2° Schriftzeichen: 1,5 °
2	Entscheidung	30	0,5	Bildzeichen: 1,5° Schriftzeichen: 1°
3	Leitung	3	0,4	Bildzeichen: 1° Schriftzeichen: 0,8°

1) Für Schriftzeichen bei gedruckten Informationen muss auch bei den Prioritäten 2 und 3 ein Mindestkontrast von 0,8 erreicht werden.
 2) Für Bodenindikatoren nach DIN 32984 und Bodenmarkierungen auf bzw. mit Naturmaterialien wird für alle Prioritäten ein Mindestkontrast von 0,4 gefordert.
 3) Der Sehwinkel ergibt sich über die Winkelfunktionen aus Objektgröße und Betrachtungsabstand. Tabelle 2 enthält Beispiele, die in der Praxis wichtig sind.

Tabelle 2 — Erforderliche Objektgröße bei vorgegebenem Sehwinkel, abhängig vom Betrachtungsabstand

Sehwinkel	Erforderliche Objektgröße in cm bei einem Betrachtungsabstand von									
	0,25 m	0,3 m	1 m	2 m	5 m	10 m	15 m	20 m	25 m	30 m
0,8°	0,3*	0,45*	1,4	2,8	7	14	21	28	35	42
1°	0,4*	0,5*	1,8	3,5	9	17	26	35	44	52
1,5°	0,7	0,9	2,6	5,3	13	26	40	53	66	79
2°	0,9	1	3,5	7	18	35	52	70	87	104

* Die aufgrund des Sehwinkels berechneten Höchstmaße sind für Aushänge etc. ab 6 mm nicht weiter zu reduzieren. Der Zusammenhang stellt keine Empfehlung für eine sehbehindertengerechte Gestaltung dar.

6. Quellen

- „Verbesserung von visuellen Informationen im öffentlichen Raum“, Bundesministerium für Gesundheit (1996)
- „direkt 51. Bürgerfreundliche und behindertengerechte Gestaltung von Haltestellen des öffentlichen Personennahverkehrs – Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden“, Bundesministerium für Verkehr (1997)
- „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)
- „Empfehlungen zur Beleuchtung in Reisezugwagen“, DB AG, Geschäftsbereich Netz, NGT 571 (1995)
- „COST 335 – Benutzerfreundliche Eisenbahnsysteme“, Europäische Kommission, Generaldirektion Verkehr (1999)
- VDV-Mitteilung: Kundenorientierter und behindertenfreundlicher ÖPNV. Teil 3 Betrieb nach EBO
- DIN 18024-1 /-2
- DIN 32974
- DIN 1818
- DIN 4818
- DIN 5381
- E DIN 32975
- DIN Fachbericht 124 Gestaltung barrierefreier Produkte 1. Auflage 2002
- ISO 7193 Rollstühle – Gesamtabmessungen (Rohübersetzung) 1984

Anlage 2: DB AutoZug – Einrichtungen der Terminals für behinderte Reisende

• **Terminal Hamburg**

- Behindertengerechter Zugang zum Terminal Hamburg sowie zum Bahnhof, da ebenerdig erreichbar.
- Jockey-Service nach Ausfüllen einer Haftungsfreistellungserklärung kostenlos und kurzfristig möglich.
- Caddy-Service nach Anforderung kostenlos möglich, im Terminal und im Bahnhof.
- Hublift als mobile Einstiegshilfe auf jedem Bahnsteig vorhanden.
- Kostenloser Mobilitätsservice vorhanden.
- Behindertengerechtes WC im Bahnhof vorhanden.
- Orientierungshilfe für sehbehinderte Menschen im Bahnhof vorhanden.
- Seitengangfähiger Rollstuhl zum Transport innerhalb der Waggonen vorhanden.
- Es kommt gegenwärtig zeitweise zu größeren Beeinträchtigungen im Ablauf durch den Bahnhofsumbau.

• **Terminal Hildesheim**

- Behindertengerechter Zugang zum Terminal, nicht zu den Bahnsteigen.
- Caddy-Service zum Zug nach vorheriger Anmeldung (mindestens 2 Tage) kostenlos möglich (nur für mobilitätseingeschränkte Reisende und deren Begleitung).
- Jockey-Service nach Haftungsfreistellungserklärung kostenlos möglich.
- Hublift als mobile Einstiegshilfe auf DB AutoZug – Bahnsteig vorhanden.
- Mitarbeiter vom Bahnhofsservice zur Unterstützung in der Zeit von 7:00 Uhr – 20:00 Uhr vorhanden.
- Ziel: Einbau von Fahrstühlen zu allen Bahnsteigen im Jahr 2006/2007.

- **Terminal Bremen:**

- Ebenerdiger Zugang zum Terminal.
- Jockey-Service nach Haftungsfreistellungserklärung kostenlos möglich.
- Zugang vom Terminal zum Bahnhof über Straßenzug "Beim Handelsmuseum" und Bahnhofsplatz möglich.
- An allen Bahnsteigen sind Lifte im Bahnhof vorhanden.
- Hublift als mobile Einstiegshilfe auf allen Bahnsteigen vorhanden.
- Kostenloser Mobilitätsservice vorhanden.
- Behindertengerechtes WC im Bahnhof vorhanden.

- **Terminal Rostock**

- Seitengangfähiger Rollstuhl zum Transport innerhalb der Waggons vorhanden.
- Niveaugleicher Zustieg vom Bahnsteig in den Waggon möglich. Einsatz von Überfahrblechen.
- PKW können bis vor den Einstiegsbereich fahren.
- Kostenlose Einstiegshilfe auf Anfrage.
- Jockey-Service nach Haftungsfreistellungserklärung kostenlos möglich.

- **Terminal Sassnitz:**

- Seitengangfähiger Rollstuhl zum Transport innerhalb der Waggons vorhanden.
- Jockey-Service nach Haftungsfreistellungserklärung kostenlos möglich.
- Behindertengerechter Bahnsteigzugang.
- Hublift vorhanden.
- Kostenlose Einstiegshilfe auf Anfrage.

- **Terminal Berlin Wannsee**

- Behindertengerechter Zugang zum Terminal, da ebenerdig erreichbar.
- Jockey-Service nach Ausfüllen einer Haftungsfreistellungserklärung kostenlos und kurzfristig möglich.
- Hublift als mobile Einstiegshilfe auf Bahnsteig Gleis 8 vorhanden. Zugang nach Absprache mit dem zuständigen Wagenmeister über die Ladehilfe.
- Kostenloser Mobilitätsservice vorhanden.
- Orientierungshilfe für sehbehinderte Menschen im Bahnhof vorhanden.
- Hublift als mobile Einstiegshilfe auf DB AutoZug – Bahnsteig vorhanden.
- Rollstuhl zum Transport zu den Waggons vorhanden.

- **Terminal München Ost**

- Weg Bahnsteig – Terminal noch nicht behindertengerecht. Auf der Seite des Terminals ist mittlerweile ein Aufzug vorhanden, der Zugang zu den Gleisen der DB AutoZüge ist nur über Treppen möglich, Aufzüge sollen bis 2007 überall eingebaut sein.
- Jockey-Service nach Ausfüllen einer Haftungsfreistellungserklärung kostenlos und kurzfristig möglich.
- Hublift als mobile Einstiegshilfe auf einem Bahnsteig vorhanden, am zweiten Bahnsteig mobile Auffahrrampe.
- Umsteigeilfe – Mobilitätsservice:
Mo – Fr 8:00 – 18:00 Uhr: Über Behindertenfahrdienst der Landeshauptstadt München, kostet 15 €.
Restliche Zeit: Über DB Service Sicherheitsdienste (BSG), kostenlos,
- Behindertengerechtes WC im Bahnhof vorhanden (Mc Clean, kostenpflichtig).
- Rollstühle:
Seitengangfähiger Rollstuhl zum Transport innerhalb der Waggons vorhanden. Weiterer Rollstuhl mit Tragegriffen vorhanden. Dieser wird i.d.R. für Umsteigeilfe benutzt.

- **Terminal Lörrach**

- Behindertengerechter Zugang zum Terminal.
- Jockey-Service nach Haftungsfreistellungserklärung kostenlos möglich.
- Hublift als mobile Einstiegshilfe auf DB AutoZug – Bahnsteig vorhanden.
- Mobilitätsservice durch Mitarbeiter Ladedienst – kostenlos.
- Seitengangfähiger Rollstuhl zum Transport innerhalb der Waggon.

- **Terminal Kornwestheim:**

- Ebenerdiger Zugang zum Terminal.
- Jockey-Service nach Haftungsfreistellungserklärung kostenlos möglich.
- Zugang vom Terminal zum Bahnhof über höhengleichen Übergang (wird vom Terminalpersonal geöffnet).
- Hublift als mobile Einstiegshilfe vorhanden.
- Kostenloser Mobilitätsservice durch Terminalpersonal vorhanden.
- Kein behindertengerechtes WC im Bahnhof vorhanden.

- **Terminal Lindau**

- Seitengangfähiger Rollstuhl zum Transport innerhalb der Waggon vorhanden.
- PKW können bis vor den Einstiegsbereich fahren.
- Kostenlose Einstiegshilfe auf Anfrage durch Terminal- und Zugpersonal.
- Jockey-Service nach Haftungsfreistellungserklärung kostenlos möglich.
- Kein Hublift vorhanden

- **Terminal Dortmund**

- Jockey-Service nach Ausfüllen einer Haftungsfreistellungserklärung kostenlos und kurzfristig möglich.
- Hublift als mobile Einstiegshilfe vorhanden.
- Kostenloser Mobilitätsservice vorhanden.
- Behindertengerechtes WC im Bahnhof vorhanden.

- **Terminal Düsseldorf**

- Caddy-Service zum Zug nach vorheriger Anmeldung kostenlos möglich.
- Jockey-Service nach Haftungsfreistellungserklärung kostenlos möglich.
- Hublift als mobile Einstiegshilfe vorhanden.
- Kostenloser Mobilitätsservice vorhanden.
- Behindertengerechtes WC im Bahnhof vorhanden.

- **Terminal Troisdorf**

- Behindertengerechter Zugang durch Treppenlifte (für Rollstühle geeignet) vom Terminalgelände zum Bahnsteig vorhanden/Bedienung durch den Lademeister.
- Jockey-Service nach Haftungsfreistellungserklärung kostenlos möglich.
- Hublift als mobile Einstiegshilfe vorhanden.
- Mobilitätsservice wird durch den Ladedienst ausgeführt.
- Behindertengerechtes WC im Bahnhof vorhanden.

- **Terminal Neu Isenburg**

- Behindertengerechter Zugang zum Terminal und Bahnsteig, da ebenerdig erreichbar.
- Rollstuhl vorhanden.
- Jockey-Service nach Haftungsfreistellungserklärung kostenlos möglich.

- **Terminal Westerland**

- Behindertengerechter Zugang zum Terminal Westerland sowie zum Bahnhof, da ebenerdig erreichbar.
- Jockey-Service nach Ausfüllen einer Haftungsfreistellungserklärung kostenlos und kurzfristig möglich.
- Hublift als mobile Einstiegshilfe auf jedem Bahnsteig vorhanden.
- Kostenloser Mobilitätsservice vorhanden.
- Seitengangfähiger Rollstuhl zum Transport in die Waggonen vorhanden (verbleibt ständig auf dem Bahnhof Westerland).

- **Terminal Niebüll**

- Behindertengerechter Zugang zu den Bahnsteigen in Begleitung eines Mitarbeiters von DB Station&Service AG möglich.
- Jockey-Service nach Ausfüllen einer Haftungsfreistellungserklärung kostenlos und kurzfristig möglich.
- Hublift als mobile Einstiegshilfe auf dem Bahnsteig vorhanden.
- Kostenloser Mobilitätsservice vorhanden.
- Rollstuhl (nicht seitengangfähig) auf dem Bahnhof vorhanden.

Anlage 3.1: Maßnahmen im Unternehmensbereich Personenverkehr – Nahverkehr

– Region Baden-Württemberg –

- **Fahrzeuge**

- In 2005 ist der Einsatz von Doppelstockwendezügen (mit behindertengerechten Steuerwagen) bei den IRE-Zügen Karlsruhe/Vaihingen (Enz) – Stuttgart geplant.
- Für 2005 ist der Einsatz eines zusätzlichen behindertengerechten Doppelstocksteuerwagens auf der Relation Offenburg – Basel geplant.
- Ab 2005 ist die Bedienung der Relation Stuttgart –Rottweil/Singen mit ET 425 (mit fahrzeuggebundener Einstiegshilfe) vorgesehen.
- In 2005 ist der Einsatz von VT 650 auf der Strecke Pforzheim – Horb – Tübingen vorgesehen.
- Ebenfalls in 2005 kommen auch auf der Strecke Ehingen – Ulm VT 650 zum Einsatz.

- **Kundeninformation und Service**

- Die Zielgruppe der behinderten Menschen wird insbesondere von den entsprechenden Verbänden, aber auch durch frei zugängliche Informationsschriften (Netz-Übersichtspläne, Broschüren) über die vorhandenen Einrichtungen informiert.
- In statischen und dynamischen Informationseinrichtungen (u. a. Abfahrtspläne, Zugzielanzeiger) werden nach Realisierung der in Planung befindlichen Maßnahmen Hinweise auf die entsprechenden Einstiegräume für den speziellen Nutzerkreis angebracht.
- Die ServicemitarbeiterInnen der Bahnhofsmanagements werden in regelmäßigen Servicetreffs auf die besonderen Bedürfnisse der Zielgruppe der mobilitätseingeschränkten Reisenden hingewiesen.

- Linien ohne planmäßigen Einsatz von KundenbetreuerInnen verfügen über fahrzeuggebundene Einstiegshilfen, die vom Triebfahrzeugführer bedient werden können.. Sinngemäß gilt dies auch für die S-Bahn Stuttgart (ET 423). Voraussetzung für eine gesicherte Mitnahme von mobilitätseingeschränkten Reisenden ist eine Voranmeldung der Reise über die Mobilitätsservicezentrale.
- Für den Bereich der S-Bahn Stuttgart besteht ein Ausbauprogramm bzgl. „barrierefreier Mobilität“ (Bahnsteigzugang, Aufzüge).

– Verkehrsunternehmen RheinNeckar –

- **Fahrzeuge**

- Gemäß den Bestelleranforderungen sind die Fahrzeuge der Baureihe 425.2 im Einsatzgebiet der S-Bahn RheinNeckar behindertengerecht, d. h. auch Fahrzeug- (Einstieg) und Bahnsteighöhe sind aufeinander abgestimmt. Ab 12.12.2004 verkehren auf der Relation Karlsruhe - Biblis ET 425 (mit fahrzeuggebundener Einstiegshilfe) und Dosto-Fahrzeuge (mit behindertengerechten Steuerwagen) sowie weitere Fahrzeugtypen
- Ab 12.12.2004 verkehren auf der Relation Mannheim – Mainz ET 425 (mit fahrzeuggebundener Einstiegshilfe) und Dosto-Fahrzeuge (mit behindertengerechten Steuerwagen) sowie weitere Fahrzeugtypen
- Ab 12.12.2004 verkehren auf der Relation Mannheim – Heilbronn ET 425 (mit fahrzeuggebundener Einstiegshilfe) und Dosto-Fahrzeuge (mit behindertengerechten Steuerwagen) sowie weitere Fahrzeugtypen

- **Kundeninformation und Service**

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

Anlage 3.1a: Maßnahmen im Bereich der S-Bahn RheinNeckar

Verbesserungen für mobilitätseingeschränkte Menschen

- **Bahnhöfe**

- Alle Haltepunkte und Bahnhöfe sind behindertengerecht ausgestattet.
- Die Bahnsteige sind über Rampen bzw. Fahrstühle zu erreichen (Streckennetz im Anhang).
- Ein Blindenleitsystem erleichtert sehbehinderten Menschen die Orientierung.
- Alle Stationen sind mit Lautsprechereinrichtungen ausgestattet.

- **Fahrzeuge**

Eingesetzt werden 40 neue Fahrzeuge des Typs ET 425.2.

Vorteile:

Einstieg ET 425.2

- Niveaugleicher Einstieg.
- Keine Stufen im Einstiegsbereich.
- Klapptritt als Spaltüberbrückung.
- Automatisierte Türen.
- Überfahrhilfen für Rollstuhlfahrer jeweils an den Türen hinter dem Triebfahrzeugkopf.
- Ruftaste zur Anforderung des Triebfahrzeugfahrers zur Auslegung der Überfahrhilfe innen und außen (Höhe: 85 cm).

Inneneinrichtung ET 425.2

- Zwei Mehrzweckräume mit ausreichend Rollstuhlstellfläche.
- Ausgewiesene Behindertensitzplätze an jeder Tür.
- Behindertengerechtes WC in jedem Zug.
- Notrufsäule an jeder Tür.
- Durchgehende Fußbodenhöhe.
- Optische und akustische Fahrgastinformation (Durchsagen der nächsten Haltestelle).

- **Servicetelefon**

Sie erreichen die Mobilitätsservicezentrale unter der Rufnummer 01805/512 512 (EUR 0,12/Min.)

Montag bis Freitag von 8.00 - 20.00 Uhr, Samstag von 8.00 – 16.00 Uhr.

Oder das S-Bahn Kundentelefon unter: 0621- 830 1200

Informationen auch unter: www.s-bahn-rheinneckar.de



ET 425.2 mit ausgefahrenem Klapptritt und Blindenleitsystem am Bahnsteig



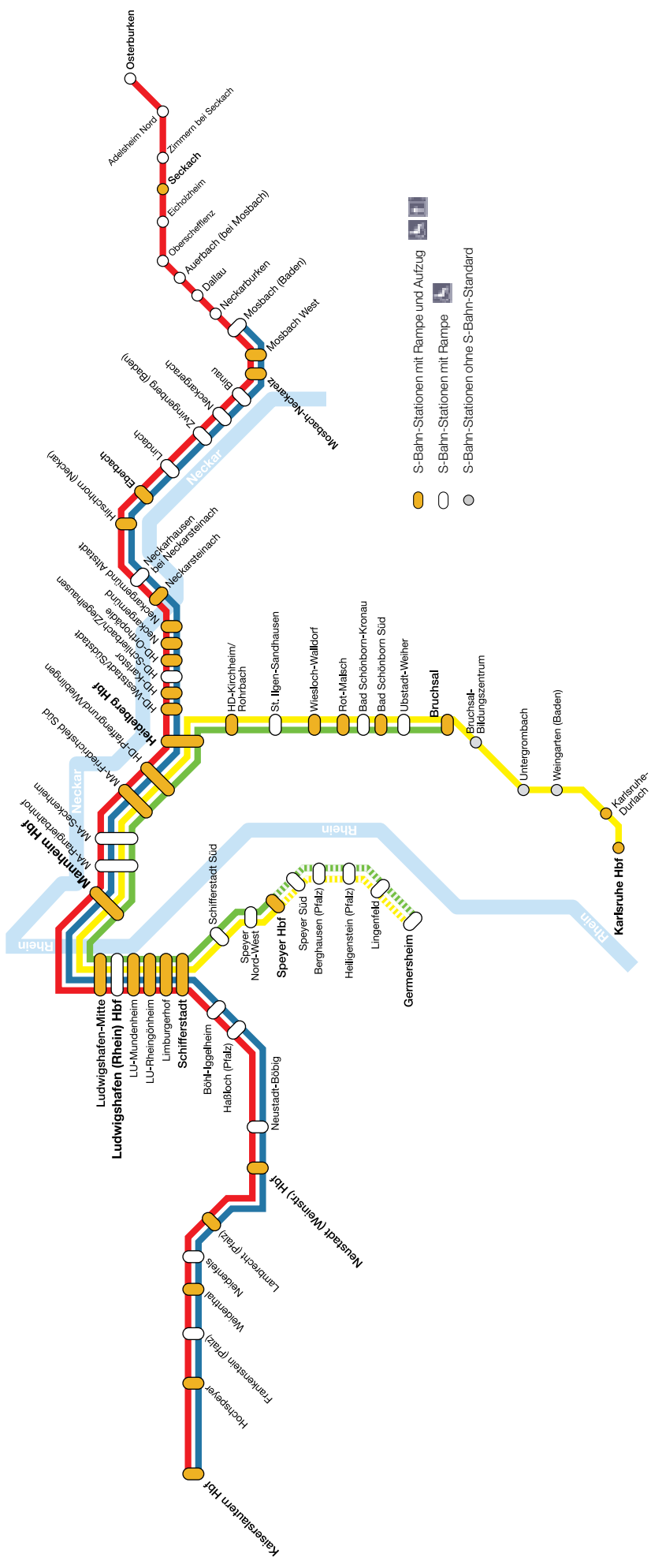
Ruftaste zur Anforderung des Triebfahrzeugfahrers zur Auslegung der Überfahrhilfe (Höhe: 85 cm)



Behindertengerechtes WC



Mehrzweckraum mit Rollstuhlstellfläche



S-Bahn-Stationen mit Rampe und Aufzug



S-Bahn-Stationen mit Rampe



S-Bahn-Stationen ohne S-Bahn-Standard



Anlage 3.2: Maßnahmen im Unternehmensbereich Personenverkehr – Nahverkehr

– Region Bayern –

- **Fahrzeuge**

- Bisher verfügen in Bayern 16 Doppelstock-Steuerwagen über automatisch ausfahrbare Rampen, 8 ET 426 und 21 ET 425 über einen Hubschwenklift. Bei Neuanschaffungen von Fahrzeugen ist die Barrierefreiheit bei Zustieg und Innenausstattung zu berücksichtigen.
- Ein neues Fahrzeugbeschaffungsprogramm wurde mit der Unterzeichnung des Verkehrsdurchführungsvertrages am 05.11.2004 mit dem Freistaat Bayern vereinbart. Schwerpunkte hierbei liegen bei der Ausstattung der S-Bahn Nürnberg und der Komplettierung der S-Bahn München mit neuen Fahrzeugen. Zudem stehen Fahrzeugbeschaffungen zur Qualitätssteigerung für Fahrgäste im Regionalschnellverkehr an.
- Insgesamt verfügen z. Z. 61 VT 612 und 72 VT 642 in Bayern über Rollstuhlplätze im Mehrzweckraum sowie behindertengerechte Toiletten.

- **Kundeninformation & Service**

- Die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) lässt derzeit eine bayernweite Stationsdatenbank erstellen, in der für alle Stationen und für alle Bahnsteige die Zugangsmöglichkeiten für mobilitätseingeschränkte Reisende erfasst werden. Die Informationen sollen nach Fertigstellung der Datenbank den interessierten Kunden zugänglich gemacht werden.

- **Kommunikation mit Kunden und Bestellorganisationen**

- Teilnahme am „Arbeitskreis barrierefreier Bayern-Takt“ der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG).
- Teilnahme am Arbeitskreis Marketing (Verkehrsverbund MVV, Bestellerorganisation BEG, andere Verkehrsunternehmen).
- Mitglied im Beratungsgremium „Barrierefreie Mobilität“ des Bayerischen Sozialministeriums

Anlage 3.2a: Maßnahmen im Bereich der S-Bahn München

- **Fahrzeuge**

- Das Fahrzeugbeschaffungsprogramm aus dem Verkehrsdurchführungsvertrag 1996 bis 2001 wurde im Frühjahr 2002 abgeschlossen. Für die S-Bahn München wurde noch in der Laufzeit des alten Verkehrsdurchführungsvertrages die Entscheidung für die Erneuerung des kompletten Fahrzeugparks getroffen. Daraus folgt, dass ab Dezember 2004 insgesamt 234 Elektrotriebzüge ET 423 in Einsatz sind.
- Nach Anregung von Kunden sind drei Fahrzeuge versuchsweise mit sensibleren und größeren Türtastern (CAPTRON CHT 3, ohne Betätigungskraft zu bedienen) ausgerüstet worden.
- 2004 werden 3 S-Bahntriebzüge ab Werk probeweise mit der sogenannten Schließkantenüberwachung ausgestattet. Die neue Schließkantenüberwachung wird anschließend im Praxiseinsatz getestet. Die Türen öffnen sich dann auch, wenn Gegenstände unter 2 cm Breite eingeklemmt werden.

- **Kundeninformation & Service**

- Seit Ende 2002 ist ein Serviceteam mit rund 120 Mitarbeitern bei der S-Bahn München im Einsatz.
- Die Anzahl der personalbesetzten Bahnhöfe erhöht sich ab Dezember 2004 von vier auf elf. Dort sind Mitarbeiter des Service-Teams u.a. für die Reisendeninformation zuständig.
- Ab 20 Uhr kommen in den S-Bahn-Triebzügen zusätzlich zur Verbesserung der objektiven und subjektiven Sicherheit und für Servicezwecke Mitarbeiter der Bahnschutzgesellschaft in Einsatz.
- Im Zuge des „Barrierefreien Internets“ verfügt der Internetauftritt der S-Bahn München (www.s-bahn-muenchen.de) über eine behindertenfreundliche Textversion.

- Triebfahrzeugführer legen zur Überwindung der Höhenunterschiede zwischen Bahnsteig und S-Bahn bei Bedarf Rampen für RollstuhlfahrerInnen aus. Die Anforderung ist über Sprecheinrichtung oder Leuchtdrucktaster im Mehrzweckraum möglich.
- Die Zahl der ausgewiesenen Sitzplätze für Mobilitätseingeschränkte wurde im Jahre 2004 ungefähr verdoppelt. Es stehen nun in jedem Einstiegsraum 2 x 2 Sitzplätze zur Verfügung.
- Die S-Bahn München ist seit 2003 über ein eigenes S-Bahn-Servicetelefon erreichbar, zudem wird in München Hbf ein eigenes ServiceCenter vorgehalten.

- **Kommunikation mit Kunden und Bestellorganisationen**

- Teilnahme am „Arbeitskreis barrierefreier Bayern-Takt“ der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG)
- Teilnahme am Arbeitskreis Marketing (Verkehrsverbund MVV, Bestellerorganisation BEG, andere Verkehrsunternehmen)
- Arbeitskreis Qualität S-Bahn (MVV, BEG)
- Fahrgastbeirat (MVV)
- Mitglied im Beratungsgremium "Barrierefreie Mobilität" des Bayerischen Sozialministeriums

Anlage 3.3: Maßnahmen im Unternehmensbereich Personenverkehr - Nahverkehr

– Region Berlin-Brandenburg –

- **Fahrzeuge**

- Auf den RE-Linien 1, 2, 4 und künftig auch 5 werden moderne Doppelstockwagen eingesetzt. Diese sind z. T. durch das Land Brandenburg gefördert. Bei der Beschaffung der letzten 30 und nächsten 65 Doppelstockwagen wurden Anregungen von Behindertenverbänden und Besteller/Fördermittelgeber zur behindertenfreundlicheren Gestaltung dieser Fahrzeuge bereits umgesetzt. So wurden Größe und Funktionalität des WC-Bereiches verbessert und jeweils die obere und untere Stufe im Treppenbereich sind gelb markiert. Die Rampen wurden rutschfester gestaltet. Auch die Triebwagen der BR 646 verfügen über eine entsprechende Rampe. Sie verkehren u. a. auf dem Prignitz-Express. Auf dieser Strecke haben die Bahnsteige eine Höhe von 760 mm. Die Fahrzeuge der BR 646 ermöglichen durch ihre Fußbodenhöhe hier einen niveaugleichen Einstieg. Weiterhin verkehren auch moderne Fahrzeuge der BR 642 im Norden der Region.

- **Kundeninformation und Service**

- Eine wichtige Information, nicht nur für behinderte Reisende, ist die Ansage der Ausstiegsseite.
- Das Personal wird in der Betreuung mobilitätseingeschränkter Reisender regelmäßig geschult (u. a. Bedienung der fahrzeuggebundenen Einstiegs- hilfen). Bei Nichtbesetzung durch KundenbetreuerInnen wird diese Funktion vom Triebfahrzeugführer übernommen. Die durch Berlin führenden RE-Linien werden zu 95% mit KundenbetreuerInnen besetzt. Insofern kann das Personal auf den besonders hochfrequentierten Linien den entsprechenden Service übernehmen.
- In der Region Nordost führt die Nutzung des technikbasierten Abfertigungs- verfahrens (TAV) nicht zu Servicebeschränkungen für behinderte Reisende:
 - Die Linien RE 1, 2, 4 (Berlin/Brandenburg) sowie RE 7 (Mecklenburg- Vorpommern) verkehren mit TAV-fähigen Neubau-Doppelstockwagen, sind jedoch weiterhin mit KundenbetreuerInnen besetzt.

- Auf den Linien RE 6, RB 25, 27, 33, 35, 52, 54, 55, 71 (Berlin/Brandenburg) sind Neubau-Triebwagen der BR 646 mit TAV teilweise ohne KundenbetreuerInnen im Einsatz. Da bei jeder Benutzung der fahrzeuggebundenen Einstiegshilfe der Triebfahrzeugführer ohnehin technikbedingt in das Prozedere eingebunden ist, treten in der Praxis keine zusätzlichen Probleme durch die Einführung von TAV auf.

- **Abstimmung mit politischen Gremien, Fahrgastbeiräten und Verbänden**

- Es besteht ein dauerhafter Dialog mit Aufgabenträgern und deren verantwortlichen Ministerien, Bestellerorganisationen und Behindertenverbänden.

Anlage 3.3a: Gegenwärtiger Zustand der Fahrzeuge und Anlagen und Maßnahmen zur Verbesserung der Barrierefreiheit im Bereich der S-Bahn Berlin GmbH

– S-Bahnbereich Berlin/Brandenburg –

1. Fahrzeuge

Die S-Bahn Berlin verfügt gegenwärtig über folgenden Fahrzeugbestand:

- BR 480 (fahrzeuggebundene Klapprampe an Tür 3) → 79 Fahrzeuge
- BR 481 (fahrzeuggebundene Klapprampe an Tür 1) → 458 Fahrzeuge
- BR 485 (Anlegerampe im Fahrzeug) → 165 Fahrzeuge

Folgende Informationen erhalten die Fahrgäste in den Zügen:

- BR 480 – Akustisch: nächster Halt, Anschlussbeziehungen
– Visuell: nächster Halt, Anschlussbeziehungen, Ausstiegseite
- BR 481 – Akustisch: nächster Halt, Anschlussbeziehungen, Ausstiegseite
– Visuell: Zugziel, Zuglauf, nächster Halt und Ausstiegseite
- BR 485 – Akustisch: nächster Halt, Anschlussbeziehungen
– Visuell: nächster Halt

Ergänzende akustische Informationen durch den Triebfahrzeugführer sind ebenfalls möglich.

Ein Fahrzeug entspricht 1 Viertelzug. Ein S-Bahnzug in der Hauptverkehrszeit besteht aus 4 Viertelzügen. Strecken- und verkehrszeitabhängig werden Halbzüge (2 Viertelzüge) eingesetzt.

Es finden regelmäßige konstruktive Besprechungen mit Vertretern der einzelnen Behindertengruppen statt mit dem Ziel, die Hinweise bei der Weiterentwicklung der Fahrzeuge und Informationssysteme soweit möglich zu berücksichtigen.

2. Kundeninformation und Service

- Mitarbeit der S-Bahn Berlin GmbH in der ständigen Arbeitsgruppe „Bauen und Verkehr – barrierefrei“ unter Leitung der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung. Hier werden im Dialog mit allen Behindertengruppen aktuelle Probleme zu Fahrzeugen, Information, baulichen/gestalterischen Belangen erörtert und nach Möglichkeit bei der weiteren Entwicklung/Realisierung berücksichtigt.
- Aktuelle Informationen zu gestörten Aufzügen erhalten die Fahrgäste über die Homepage der S-Bahn Berlin GmbH, täglich um 10:30 Uhr über einen regionalen Radiosender oder auf fernmündliche Anfrage beim Kundenbüro/Infomanager. Insbesondere Störungen an Aufzugsanlagen führen dazu, dass Fahrgästen mit Rollstuhl das Verkehrsmittel S-Bahn zeitweise nicht zur Verfügung steht. Aus diesem Grunde werden seit knapp 3 Jahren vorbeugende Kontrollen der Aufzüge durchgeführt. Im Störfall erfolgt die Entstörung/Reparatur so kurzfristig wie möglich. Die Verfügbarkeit der Anlagen konnte wesentlich gesteigert werden.
- Im Rahmen der regelmäßigen Fortbildungen trainieren die MitarbeiterInnen (Aufsichten und Triebfahrzeugführer) auch den Umgang mit mobilitätseingeschränkten Menschen. Separate Maßnahmen wurden nicht durchgeführt.

3. Bahnhöfe

3.1 Bestand

- Überfahrhilfen
Sämtliche S-Bahnsteige sind mit Überfahrrampen ausgestattet, die im Bedarfsfall durch die Aufsicht oder den Triebfahrzeugführer angelegt werden und so Rollstuhlfahrern einen sicheren Ein- bzw. Ausstieg ermöglichen.
- Barrierefreie Bahnhöfe – Stand der Ausstattung August 2003
Die Berlin S-Bahn bedient 164 Bahnhöfe in Berlin und Brandenburg. 120 dieser Bahnhöfe sind behindertengerecht erschlossen. Die genaue Auflistung ist als Anlage beigefügt. Allein im Jahre 2003 wurden an folgenden Bahnhöfen Aufzüge in Betrieb genommen:
 - Friedrichsfelde Ost
 - Köpenick
 - Springpfuhl
 - Mexikoplatz
 - Schlachtensee
 - Nikolassee
- Die Antrittsstufen der Treppen sämtlicher Bahnhöfe werden kontinuierlich kontrolliert und bedarfsgerecht erneuert.
- 82 Bahnsteige sind derzeit mit einem Blindenleitsystem ausgerüstet.

3.2 Entwicklung

- Folgende Bahnhöfe sollen 2003/2004 Aufzüge erhalten:
 - Waidmannslust
 - Rummelsburg
 - Wollankstraße
 - Pankow-Heinersdorf
 - Potsdamer Platz
 - Unter den Linden
-
- Im Jahre 2005 sollen nach gegenwärtigem Planungsstand an folgenden Bahnhöfen Aufzüge installiert werden:
 - Blankenburg
 - Karow
 - Marzahn
- Mittel- bis langfristig sollen nachfolgend aufgeführte Bahnhöfe durch den Einbau von Aufzügen behindertengerecht erschlossen werden:
 - Ostkreuz
 - Warschauer Straße
 - Schönholz,
 - Wilhelmsruh
 - Yorckstraße
 - Yorckstraße (Großgörschenstraße)
 - Charlottenburg
 - Papestraße
 - Baumschulenweg
 - Adlershof

lfd Nr.	Bahnhof	behindertengerecht durch Aufzug Rampe* niveaugl. Zugang	nicht behindertengerecht	Bemerkungen	BLS	Bfs-manager
1	Adlershof		nb			Ostbahnhof
2	Ahrenfelde					Ostbahnhof
3	Alexanderplatz	A			1	Ostbahnhof
4	Alt Reinickendorf		nb			Ostbahnhof
5	Alglienicke		nb			Ostbahnhof
6	Anhalter Bahnhof	A				Ostbahnhof
7	Atiliastraße		nb		1	Ostbahnhof
8	Babelsberg	A				Ostbahnhof
9	Baumschulenweg		nb			Ostbahnhof
10	Bellevue	A			1	Ostbahnhof
11	Bergfelde	A			1	Ostbahnhof
12	Berlin Hauptbahnhof Lehrter Bahnhof		nb		1	Ostbahnhof
13	Bernau	A				Eberswalde
14	Bernau-Friedenstal	A			1	Ostbahnhof
15	Betriebsbahnhof Rummelsburg		nb			Ostbahnhof
16	Betriebsbahnhof Schöneeweide		nb			Ostbahnhof
17	Beusselstraße	A			1	Ostbahnhof
18	Biesdorf		nb	nur Richtung Stadt		Ostbahnhof
19	Birkenstein				1	Frankfurt/O.
20	Birkenwerder	A			1	Eberswalde
21	Blankenburg		nb			Ostbahnhof
22	Blankenfelde				1	Cottbus
23	Borgsdorf				1	Ostbahnhof
24	Bornholmer Straße	A			1	Ostbahnhof
25	Botanischer Garten	A			geplant	Ostbahnhof
26	Buch					Ostbahnhof
27	Buckower Chaussee					Ostbahnhof
28	Bundesplatz	A		eZ	1	Ostbahnhof
29	Charlottenburg		nb		geplant	Ostbahnhof
30	Eichborndamm		nb			Ostbahnhof
31	Eichwalde		nb			Ostbahnhof
32	Erkner	A			geplant	Frankfurt/O.
33	Feuerbachstraße	A				Ostbahnhof
34	Flughafen Schönefeld					Potsdam
35	Frankfurter Allee					Ostbahnhof
36	Fredersdorf b. Berlin		nb			Frankfurt/O.

Ifd Nr.	Bahnhof	behindertengerecht durch		nicht behindertengerecht	Bemerkungen	BLS	Bfs-manager
		Aufzug	Rampe*				
37	Friedenau			nb		geplant	Ostbahnhof
38	Friedrichsfelde Ost	A					Ostbahnhof
39	Friedrichshagen	A					Ostbahnhof
40	Friedrichstraße	A				1	Ostbahnhof
41	Frohnau	A					Ostbahnhof
42	Gehrenseestraße			nb			Ostbahnhof
43	Gesundbrunnen	A				1	Ostbahnhof
44	Greifswalder Straße	A					Ostbahnhof
45	Griebnitzsee	A				1	Potsdam
46	Grünau	A				1	Ostbahnhof
47	Grünbergallee		R				Ostbahnhof
48	Grünewald			nb		1	Ostbahnhof
49	Hackescher Markt	A				1	Ostbahnhof
50	Halensee	A				1	Ostbahnhof
51	Heerstraße	A				1	Ostbahnhof
52	Hegermühle		R				Frankfurt/O.
53	Heidelberger Platz	A				1	Ostbahnhof
54	Heiligensee	A				1	Ostbahnhof
55	Hennigsdorf	A				1	Eberswalde
56	Hermannstraße	A				1	Ostbahnhof
57	Hermsdorf	A					Ostbahnhof
58	Hirschgarten			nb		1	Ostbahnhof
59	Hohen Neuendorf	A				1	Ostbahnhof
60	Hohenschönhausen	A*	R		Aufzüge RB		Ostbahnhof
61	Hohenzollerndamm	A				1	Ostbahnhof
62	Hoppegarten			nb			Frankfurt/O.
63	Humboldthain			nb			Ostbahnhof
64	Innsbrucker Platz	A				1	Ostbahnhof
65	Jannowitzbrücke	A				1	Ostbahnhof
66	Jungfermheide	A				1	Ostbahnhof
67	Karl-Bonhoeffer-Nervenlinik			nb			Ostbahnhof
68	Karlshorst	A					Ostbahnhof
69	Karow			nb			Ostbahnhof
70	Kaulsdorf			nb			Ostbahnhof
71	Köllnische Heide	A		nb		1	Ostbahnhof
72	Königs Wusterhausen		R				Cottbus
73	Köpenick	A					Ostbahnhof

ifd Nr.	Bahnhof	behindertengerecht durch Aufzug	Rampe*	niveaugl. Zugang	nicht behindertengerecht	Bemerkungen	BLS	Bfs-manager
74	Landsberger Allee	A	R*			Aufzug Senat	1	Ostbahnhof
75	Lankwitz		R				1	Ostbahnhof
76	Lehnitz		R					Ostbahnhof
77	Lichtenberg	A*	R					Ostbahnhof
78	Lichtenrade			eZ				Ostbahnhof
79	Lichterfelde Ost	A					1	Ostbahnhof
80	Lichterfelde Süd	A					1	Ostbahnhof
81	Lichterfelde West	A						Ostbahnhof
82	Mahlow	A	R*				1	Ostbahnhof
83	Mahlsdorf	A					1	Ostbahnhof
84	Marienfelde				nb			Ostbahnhof
85	Marzahn				nb		1	Ostbahnhof
86	Mehrower Allee		R					Ostbahnhof
87	Messe Nord / ICC (Witzleben)	A					1	Ostbahnhof
88	Messe Süd (Eichkamp)	A					1	Ostbahnhof
89	Mexikoplatz	A					1	Ostbahnhof
90	Mühlenbeck-Mönchmühle		R				1	Ostbahnhof
91	Neuenhagen b. Berlin		R				1	Frankfurt/O.
92	Neukölln	A				Aufzug BVG	1	Ostbahnhof
93	Nikolassee	A*			nb	nur Linie S1	1	Ostbahnhof
94	Nöldnerplatz				nb			Ostbahnhof
95	Nordbahnhof	A					1	Ostbahnhof
96	Oberspree		R					Ostbahnhof
97	Olympiastadion	A					1	Ostbahnhof
98	Oranienburg	A					1	Eberswalde
99	Oranienburger Straße	A					1	Ostbahnhof
100	Osdorfer Straße	A					1	Ostbahnhof
101	Ostbahnhof	A					1	Ostbahnhof
102	Ostkreuz				nb			Ostbahnhof
103	Pankow	A				Aufzug BVG		Ostbahnhof
104	Pankow-Heinersdorf				nb			Ostbahnhof
105	Papestraße				nb		1	Ostbahnhof
106	Petershagen Nord		R				1	Frankfurt/O.
107	Pichelsberg	A					1	Ostbahnhof
108	Plänterwald	A						Ostbahnhof
109	Poelchaustraße		R					Ostbahnhof
110	Potsdam Hauptbahnhof	A					1	Potsdam

ifd Nr.	Bahnhof	behindertengerecht durch Aufzug Rampe* niveaugl. Zugang	nicht behindertengerecht	Bemerkungen	BLS	Bfs-manager
111	Potsdamer Platz		nb		1	Ostbahnhof
112	Prenzlauer Allee	A			1	Ostbahnhof
113	Priesterweg	A			1	Ostbahnhof
114	Rahnsdorf	A				Ostbahnhof
115	Raoul-Wallenberg-Straße	R				Ostbahnhof
116	Rathaus Steglitz	A			geplant	Ostbahnhof
117	Röntgenal	A				Ostbahnhof
118	Rummelsburg		nb			Ostbahnhof
119	Savignyplatz	A			geplant	Ostbahnhof
120	Schichauweg	A			1	Ostbahnhof
121	Schlachtensee	A			1	Ostbahnhof
122	Schöneberg	A			1	Ostbahnhof
123	Schöneweide	A				Ostbahnhof
124	Schönfließ	R				Ostbahnhof
125	Schönhauser Allee	A			1	Ostbahnhof
126	Schönholz		nb		1	Ostbahnhof
127	Schulzendorf	A			1	Ostbahnhof
128	Sonnenalle	A			1	Ostbahnhof
129	Spandau	A			1	Ostbahnhof
130	Spindlersfeld	R				Ostbahnhof
131	Springfuhl	A			1	Ostbahnhof
132	Storkower Straße	A				Ostbahnhof
133	Strausberg			eZ	geplant	Frankfurt/O.
134	Strausberg Nord	R				Frankfurt/O.
135	Strausberg Stadt	R				Frankfurt/O.
136	Stresow	A			1	Ostbahnhof
137	Südende	A			1	Ostbahnhof
138	Sundgauer Straße	A			geplant	Ostbahnhof
139	Tegel	A			1	Ostbahnhof
140	Tempelhof	A			1	Ostbahnhof
141	Tiergarten	A			1	Ostbahnhof
142	Treptower Park	A			1	Ostbahnhof
143	Unter den Linden	A*	nb	nur teilweise		Ostbahnhof
144	Waidmannslust		nb		geplant	Ostbahnhof
145	Wannsee	A			1	Ostbahnhof
146	Warschauer Straße		nb			Ostbahnhof
147	Wartenberg	R				Ostbahnhof

ifd Nr.	Bahnhof	behindertengerecht durch		nicht behindertengerecht	Bemerkungen	BLS	Bfs-manager
		Aufzug	Rampe*				
148	Wedding	A				1	Ostbahnhof
149	Westend	A				1	Ostbahnhof
150	Westhafen	A				1	Ostbahnhof
151	Westkreuz	A				1	Ostbahnhof
152	Wildau			nb		geplant	Ostbahnhof
153	Wilhelmshagen			nb			Ostbahnhof
154	Wilhelmsruh			nb			Ostbahnhof
155	Wittenau	A					Ostbahnhof
156	Wollankstraße			nb		1	Ostbahnhof
157	Wuhlheide			nb			Ostbahnhof
158	Wuhletal		R			1	BVG
159	Yorckstraße			nb			Ostbahnhof
160	Yorckstraße-Großg.			nb			Ostbahnhof
161	Zehlendorf	A				geplant	Ostbahnhof
162	Zepernick			nb			Ostbahnhof
163	Zeuthen		R				Ostbahnhof
164	Zoologischer Garten	A				1	Ostbahnhof
	Summe	89	28	44	164	82	

Bahnhöfe mit Blindenleitsystem 82

Anzahl der Bahnhöfe: 164
davon behindertengerecht: 120
dav. nicht behindertengerecht: 44

Legende:

- A Aufzug
- R Rampe
- eZ ebenerdiger Zugang
- nb nicht behindertengerecht
- * vorhandene Anlage wird jedoch nicht gewertet

BLS Mischbahnhof
Blindenleitsystem

Anlage 3.3c: Gegenwärtiger Zustand der Fahrzeuge und Anlagen und Maßnahmen zur Verbesserung der Barrierefreiheit im Bereich der S-Bahn Hamburg GmbH

– S-Bahnbereich Hamburg –

1. Fahrzeuge

Die S-Bahn Hamburg verfügt gegenwärtig über folgenden Fahrzeugbestand:

- BR 472 (Anlegerampe im Fahrzeug zur Überwindung der maximal 16 cm hohen Stufe zwischen Bahnsteig und Fahrzeugboden; 7 Fahrzeuge wegen noch nicht abgeschlossener Modernisierung OHNE Rampe) → 62 Fahrzeuge
- BR 474 (stufenloser Einstieg, Rampenbleche zur Überwindung des Spalts zwischen Fahrzeug und Bahnsteig) → 103 Fahrzeuge

Folgende Informationen erhalten die Fahrgäste in den Zügen:

- Akustisch: nächster Halt, Anschlussbeziehungen, Ausstiegsseite und Tonsignale vor und während des Türschließvorgangs
- Visuell: nächster Halt (nur BR474)

Ergänzende akustische Informationen durch den Triebfahrzeugführer sind ebenfalls möglich.

In den Fahrzeugen heben sich die Türgriffe bzw. Türdrücker von der Türfläche ab.

Aus Sicherheitsgründen lassen sich nur die Türen öffnen, die auf der Bahnsteigseite liegen.

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

Alle neuen bzw. modernisierten S-Bahn-Züge verfügen über Rampen und große Mehrzweckabteile jeweils hinter den Führerständen. Der Einsatz der Rampen soll, um den Fahrplan zu halten, nur an der ersten Tür hinter dem Triebfahrzeugführer erfolgen.

Bei der Neuentwicklung von Fahrzeugen werden Vertreter der LAG der Behinderten mit einbezogen.

2. Kundeninformation und Service

- Aktuelle Informationen über den Betriebszustand der Aufzüge in den S-Bahn-Haltestellen erhalten die Fahrgäste telefonisch bei der Servicezentrale der S-Bahn. Hier erfahren sie auch, bei welchen Aufzügen im Zwischengeschoss umgestiegen werden muss. Wird besondere Hilfestellung benötigt, so kann zusätzlich die S-Bahn-Wache informiert werden, die beim Umsteigen behilflich ist.
- Das Fahrplanauskunftssystem des HVV bietet die Möglichkeit, sich über das Internet barrierefreie Verbindungen anzeigen zu lassen.
- Der HVV-Fahrplan ist auch in Blindenschrift erhältlich.

3. Bahnhöfe

3.1 Bestand

- Barrierefreie Bahnhöfe – Stand der Ausstattung September 2004

Die S-Bahn Hamburg bedient 59 Bahnhöfe in Hamburg und Umgebung. 21 dieser Bahnhöfe sind behindertengerecht erschlossen. Die genaue Auflistung ist als Anlage beigefügt.

Die Bahnsteige der S-Bahn-Haltestellen weisen eine einheitliche Höhe von etwa 96 cm auf. Die zu überwindende Einstiegshöhe bei den S-Bahn-Zügen beträgt zwischen 6 und 16 cm.

- Blindenleitsystem

22 Bahnsteige sind derzeit mit einem Blindenleitsystem ausgerüstet.

- Für gehörlose Fahrgäste befinden sich auf den Bahnsteigen elektronische Zugzielanzeiger, die zusätzlich über Abfahrtszeiten, Fahrplanänderungen und Betriebsabweichungen informieren. Weitere Informationen sind in den Infovitriolen auf den Bahnsteigen und in den Stationseingängen ausgehängt.
- Auf der HVV-Homepage sind alle wichtigen Informationen zur Gestaltung der Haltestellen zu finden.

3.2 Entwicklung

- Für folgende Bahnhöfe ist die Einrichtung eines barrierefreien Zugangs bereits beschlossen:
 - Eidelstedt
 - Elbgaustraße
 - Klein Flottbek
 - Landwehr
 - Neuwiedenthal
 - Ohlsdorf
 - Stellingen
 - Wandsbeker Chaussee

lfd Nr.	Bahnhaltestellen	behindertengerecht durch Aufzug	Rampe*	niveaugl. Zugang	nicht behindertengerecht	Bemerkungen	BLS
1	Allermöhe	A					1
2	Alte Wöhr				nb		
3	Altona	A					1
4	Aumühle	A					1
5	Bahrenfeld				nb		
6	Barmbek	A					1
7	Bergedorf	A					1
8	Berliner Tor				nb		
9	Billwerder-Moorfleet		R*		nb	R nur Richtung PI	1 nur Richtung PI
10	Blankenese	A			nb	A nur Richtung Wedel	
11	Dammtor	A					1
12	Diebsteich				nb		
13	Eidelstedt				nb	barrierefreier Zugang beschlossen	1
14	Elbgaustraße				nb	barrierefreier Zugang beschlossen	1
15	Friedrichsberg				nb		1
16	Halstenbek				nb		
17	Hammerbrook				nb		
18	Harburg	A					
19	Harburg Rathaus	A					
20	Hasselbrook				nb		1
21	Hauptbahnhof	A			nb		1 außer östlicher Bahnsteig
22	Heimfeld				nb		
23	Hochkamp				nb		1
24	Hoheneichen				nb		1
25	Holstenstraße	A					
26	Iserbrook		R				
27	Jungfernstieg				nb		
28	Klein Flottbek				nb	barrierefreier Zugang beschlossen	
29	Königstraße				nb		
30	Kornweg				nb		
31	Krupunder				nb		1
32	Landungsbrücken				nb		
33	Landwehr				nb	barrierefreier Zugang beschlossen	
34	Langenfelde				nb		
35	Mittlerer Landweg				nb		
36	Nettelburg	A					
37	Neugraben	A	R				
38	Neuwiedenthal				nb	barrierefreier Zugang beschlossen	
39	Ohlsdorf				nb	barrierefreier Zugang beschlossen	
40	Othmarschen				nb		
41	Pinneberg			ez			1 nur an einem S-Bahn-Steig
42	Poppenbüttel				nb		
43	Reeperbahn				nb		
44	Reinbek				nb		
45	Rissen	A	R				

lfd Nr.	Bahnhaltestellen	behindertengerecht durch Aufzug	Rampe*	niveaugl. Zugang	nicht behindertengerecht	Bemerkungen	BLS
46	Rothenburgsort				nb		
47	Rübenkamp				nb		
48	Stadthausbrücke				nb		
49	Stellingen				nb	barrierefreier Zugang beschlossen	1
50	Sternschanze	A			nb	kein barrierefreier Umstieg zur U-Bahn	1
51	Sülldorf		R				
52	Thesdorf				nb		
53	Tiefstack				nb		1
54	Veddel				nb		
55	Wandsbeker Chaussee				nb	barrierefreier Zugang beschlossen	
56	Wedel		R				1
57	Weilingsbüttel				nb		
58	Wilhelmsburg	A					1
59	Wohltorf	A					1
	Summe	17	5	1	38	8	22

Anzahl der Bahnhaltestellen: **59**
davon behindertengerecht: **21**
dav. nicht behindertengerecht: **38**

beschlossene barrierefreie Zugänge **8**
behindertengerechte Bahnhaltestellen inkl. Planung **29**
Bahnhaltestellen mit Blindenleitsystem **22**

Anlage 3.4: Maßnahmen im Unternehmensbereich Personenverkehr – Nahverkehr

– Region Hessen –

- **Fahrzeuge**

- **Doppelstock-Steuerwagen mit Überfahrbrücke**

Die ausfahrbaren Überfahrbrücken befinden sich im Steuerwagen. Diese ermöglichen die Überbrückung eines vertikalen Abstandes zwischen Bahnsteig und Wagentür von ca. 30 cm. Damit werden Bahnsteighöhen von 380 mm bis 760 mm über Schienenoberkante erreicht.

Über einen Rufknopf an der Einstiegstür wird das Zugpersonal verständigt. Dieses bedient die Überfahrrampe und ist beim Ein- bzw. Ausstieg behilflich. Im Doppelstocksteuerwagen befinden sich bequeme Aufenthaltsbereiche und eine behindertenfreundliche Toilette.

Bei Doppelstockzügen ist in Frankfurt Hbf der Steuerwagen grundsätzlich an der Zugspitze bei Abfahrt und Zugschluss bei Ankunft.

Züge mit Doppelstocksteuerwagen verkehren auf folgenden Strecken:

Frankfurt – Niedernhausen – Limburg
Frankfurt – Gießen – Marburg – Kassel
Frankfurt – Bad Vilbel – Stockheim
Frankfurt – Hanau – Fulda
Frankfurt – Darmstadt – Heidelberg/Mannheim
Frankfurt – Gernsheim – Worms/Mannheim

- **Modernisierte Einstock-Steuerwagen mit Hubliften**

Auch bei den modernisierten Einstock-Steuerwagen ist man unabhängig von örtlichem Personal.

Über einen Rufknopf an der Einstiegstür wird das Zugpersonal verständigt. Dieses bedient auch hier den Hublift und ist beim Ein- bzw. Ausstieg behilflich. Im Steuerwagen befindet sich ebenfalls eine behindertenfreundliche Toilette.

Bei Zügen mit modernisierten Einstock-Steuerwagen die Frankfurt Hbf anfahren, ist der Steuerwagen grundsätzlich an der Zugspitze bei Abfahrt und Zugschluss bei Ankunft.

Genannte Züge verkehren auf folgenden Strecken:

Frankfurt – Wiesbaden – Koblenz

Frankfurt – Niedernhausen – Limburg

Frankfurt – Hanau – Aschaffenburg

Aschaffenburg – Darmstadt – Mainz – Wiesbaden

➤ **Niederflur-Leichttriebwagen VT 646 (GTW 2/6) mit ausklappbarer Rampe**

Die ausklappbare Rampe befindet sich im Mehrzweckabteil. Das Fahrzeuggesamtpersonal legt sie nach Anforderung über einen Rufknopf aus.

DB Regio betreibt die Dreieichbahn zwischen Dieburg über Ober Roden nach Dreieich-Buchsschlag.

Weitere Linien im Gebiet des Rhein-Main-Verkehrsverbundes werden zukünftig mit diesen Fahrzeugen bedient.

➤ **Niederflur-Elektrotriebwagen ET 425 mit Hublift**

Für behinderte Fahrgäste wird das Ein- und Aussteigen mit Hilfe der Hub- und Schwenklifte erleichtert, die beidseitig an den jeweils ersten Fahrgasttüren angebracht wurden. Auch hier wird das Fahrpersonal mit einem Rufknopf zur Bedienung angefordert.

Das Fahrzeug bietet großzügig dimensionierte Mehrzweckräume (MZR) an den jeweiligen Enden des Triebzuges, eine behindertenfreundliche Toilette und ein modernes Informationssystem mit äußeren Zugzielanzeigen und inneren Fahrgastinformationen (Haltestellenanzeige).

In Hessen bestehen keine Einschränkungen bei der Nutzung von Wagenzügen, bei denen über den Lokführer hinaus aus betrieblichen Gründen kein weiteres Zugpersonal erforderlich ist. Die Aufgabenträger haben derzeit die Besetzung der Züge mit KundenbetreuerInnen bestellt, sodass die Bedienung fahrzeuggebundener Einstiegshilfen sichergestellt ist.

Anlage 3.4a: Maßnahmen im Bereich der S-Bahn Rhein-Main

1. Fahrzeuge

Bei der S-Bahn ist der "ebenerdige" Zustieg zwischen Bahnsteig und Fahrzeug in vielen Stationen möglich. Ein kleiner Spalt und eine geringe Höhendifferenz sind dennoch zu überwinden.

Günstige Aufstellmöglichkeiten für Rollstühle und auch Kinderwagen befinden sich jeweils an den Enden der Triebwageneinheiten. Allerdings gibt es keine Toiletten in den Fahrzeugen.

Die S-Bahn Rhein-Main verfügt derzeit über folgenden Fahrzeugbestand:

- BR 420 (keine Hilfsmittel zur Spaltüberwindung), 146 Fahrzeuge (Ziel 61 Triebzüge bis Ende 2007)
- BR 423 (Anlegerampe im Fahrzeug jeweils am Einstieg hinter dem Führerraum) 54 Fahrzeuge (Ziel 100 Triebzüge bis Ende 2007)

Folgende Informationen erhalten die Fahrgäste in den Fahrzeugen:

- BR 420 Akustisch nächster Halt, Ausstiegsseite (Ansage durch Triebfahrzeugführer)
- BR 423 Autom. Ansage des nächsten Haltes; ergänzende Ansage der Ausstiegsseite durch Triebfahrzeugführer

Zusätzliche Informationen durch den Triebfahrzeugführer sind möglich.

Die Fahrzeugkonfigurationen:

ET 420 - kleinste Einheit = Kurzzug = 3-teiliger Triebwagen, durchgängig
Vollzug = zwei Kurzzüge
Langzug = drei Kurzzüge

ET 423 - kleinste Einheit = Kurzzug = 4-teiliger Triebwagen
Voll- u. Langzug wie bei ET 420

2. Kundeninformation und Service

Die S-Bahn Rhein-Main ist zum Thema barrierefreier Infrastruktur in engem Kontakt mit dem Rhein-Main-Verkehrsverbund und dieser wiederum mit den Behindertenverbänden. Auf diesem Wege werden Verbesserungsvorschläge eingebracht und soweit realisierbar auch umgesetzt.

Als größtes Hindernis für die höhengleiche Anpassung der Bahnsteige an die Einstiegshöhe der Fahrzeuge ist der Umstand, dass die S-Bahn Rhein-Main nur z. T. über eine eigene Infrastruktur verfügt, zu nennen. Auf den Mischbetriebsstrecken ist nur eine Kantenhöhe bei den Bahnsteigen von 76 cm bei einer Fahrzeugeinstiegshöhe von 96 cm über Schienenoberkante zulässig.

Über die Mobilitätsservicezentrale (01805 512 512), den Regionalen Ansprechpartner Hessen (01805 194 195) oder bei der direkten Online-Auskunft wird über die Zugrelationen, die über eine fahrzeuggebundene Einstiegshilfe für RollstuhlbewerberInnen verfügen, informiert.

lfd Nr.	Bahnhof	behindertengerecht durch Aufzug	Rampe*	behindertengerecht durch niveaugl. Zugang	nicht behindertengerecht	Bemerkungen	BLS	Bfs-manager
1.	Bad Homburg	A						Ffm Hbf, OE S-Bahn
2.	Bad Soden			EZ				Ffm Hbf, OE S-Bahn
3.	Bad Vilbel				NB			Ffm Hbf, OE S-Bahn
4.	Bad Vilbel Süd				NB			Ffm Hbf, OE S-Bahn
5.	Bruchbrücken							Ffm Hbf, OE S-Bahn
6.	Buchsschlag-Spremlingen	A					BLS	Ffm Hbf, OE S-Bahn
7.	Darmstadt Hbf	A					BLS	Darmstadt
8.	Darmstadt-Arheilgen			EZ			BLS	Ffm Hbf, OE S-Bahn
9.	Darmstadt-Wixhausen			EZ				Ffm Hbf, OE S-Bahn
10.	Dietzenbach Bahnhof		R			ab 15.12.03	BLS	Ffm Hbf, OE S-Bahn
11.	Dietzenbach-Mitte		R			ab 15.12.03	BLS	Ffm Hbf, OE S-Bahn
12.	Dietzenbach-Steinberg		R			ab 15.12.03	BLS	Ffm Hbf, OE S-Bahn
13.	Dortelweil				NB			Ffm Hbf, OE S-Bahn
14.	Eddersheim			EZ				Ffm Hbf, OE S-Bahn
15.	Egelsbach	A					BLS	Ffm Hbf, OE S-Bahn
16.	Eppstein				NB			Ffm Hbf, OE S-Bahn
17.	Eppstein-Brehtal		R				BLS	Ffm Hbf, OE S-Bahn
18.	Eschborn				NB			Ffm Hbf, OE S-Bahn
19.	Eschborn Süd		R		NB		BLS	Ffm Hbf, OE S-Bahn
20.	Flörsheim (Main)				NB			Ffm Hbf, OE S-Bahn
21.	Frankfurt (Main) Flughafen Regiobahnhof	A						Ffm Hbf, OE Flughafen
22.	Frankfurt (Main) Galluswarte	A						Ffm Hbf, OE S-Bahn
23.	Frankfurt (Main) Hauptwache	A						Ffm Hbf, OE S-Bahn
24.	Frankfurt (Main) Konstablerwache	A						Ffm Hbf, OE S-Bahn
25.	Frankfurt (Main) Lokalbahnhof	A						Ffm Hbf, OE S-Bahn
26.	Frankfurt (Main) Mühlaberg	A						Ffm Hbf, OE S-Bahn
27.	Frankfurt (Main) Niederrad	A			NB			Ffm Hbf, OE S-Bahn
28.	Frankfurt (Main) Ostendstraße	A						Ffm Hbf, OE S-Bahn
29.	Frankfurt (Main) Sportfeld				NB			Ffm Hbf, OE S-Bahn
30.	Frankfurt (Main) Stiresemannallee	A						Ffm Hbf, OE S-Bahn
31.	Frankfurt (Main) Süd	A						Ffm Hbf, OE S-Bahn
32.	Frankfurt (Main) Taunusanlage	A						Ffm Hbf, OE S-Bahn
33.	Frankfurt (Main) West				NB			Ffm Hbf, OE S-Bahn
34.	Frankfurt am Main Messe	A					BLS	Ffm Hbf, OE S-Bahn
35.	Frankfurt Hbf Hoch			EZ				Ffm Hbf
36.	Frankfurt Hbf Tief	A						Ffm Hbf
37.	Frankfurt-Berkersheim				NB			Ffm Hbf, OE S-Bahn
38.	Frankfurt-Eschersheim				NB			Ffm Hbf, OE S-Bahn
39.	Frankfurt-Frankfurter Berg				NB			Ffm Hbf, OE S-Bahn
40.	Frankfurt-Griesheim				NB			Ffm Hbf, OE S-Bahn
41.	Frankfurt-Höchst				NB			Ffm Hbf, OE S-Bahn

Ifd Nr.	Bahnhof	behindertengerecht durch		nicht behindertengerecht	Bemerkungen	BLS	Bfs-manager
		Aufzug	Rampe*				
42.	Frankfurt-Hoechst Farbwerke			NB			Ffm Hbf, OE S-Bahn
43.	Frankfurt-Louisa	A					Ffm Hbf, OE S-Bahn
44.	Frankfurt-Nied				EZ		Ffm Hbf, OE S-Bahn
45.	Frankfurt-Rödelheim			NB			Ffm Hbf, OE S-Bahn
46.	Frankfurt-Sindlingen				EZ		Ffm Hbf, OE S-Bahn
47.	Friedberg (Hessen)			NB			Gießen
48.	Friedrichsdorf (Taunus)			NB			Ffm Hbf, OE S-Bahn
49.	Groß Gerau-Dornberg			NB			Darmstadt
50.	Groß Gerau-Dornheim			NB		BLS	Darmstadt
51.	Groß Karben			NB			Ffm Hbf, OE S-Bahn
52.	Hanau Hbf	A					Fulda
53.	Hattersheim (Main)	A (gepl)		NB			Ffm Hbf, OE S-Bahn
54.	Heusenstamm		R			BLS	Ffm Hbf, OE S-Bahn
55.	Hochheim (Main)			NB	ab 15.12.03		Ffm Hbf, OE S-Bahn
56.	Hofheim (Taunus)	A		NB		BLS	Ffm Hbf, OE S-Bahn
57.	Kelsterbach			NB			Ffm Hbf, OE S-Bahn
58.	Kriftel			NB			Ffm Hbf, OE S-Bahn
59.	Kronberg (Taunus)				EZ		Ffm Hbf, OE S-Bahn
60.	Kronberg (Taunus) Süd				EZ		Ffm Hbf, OE S-Bahn
61.	Langen (Hessen)	A				BLS	Darmstadt
62.	Langen-Flugsicherung		R			BLS	Ffm Hbf, OE S-Bahn
63.	Lorsbach			NB			Ffm Hbf, OE S-Bahn
64.	Mainz Hbf	A				BLS	Mainz
65.	Mainz-Bischofsheim			NB			Ffm Hbf, OE S-Bahn
66.	Mainz-Gustavsburg			NB			Ffm Hbf, OE S-Bahn
67.	Mainz-Kastel			NB			Ffm Hbf, OE S-Bahn
68.	Mainz-Nord				EZ		Mainz
69.	Mainz-Süd			NB			Mainz
70.	Mörfelden			NB			Darmstadt
71.	Mühlheim (Main)	A					Ffm Hbf, OE S-Bahn
72.	Mühlheim-Dietesheim		R				Ffm Hbf, OE S-Bahn
73.	Neu-Isenburg	A				BLS	Darmstadt
74.	Nieder Wöllstadt			NB			Ffm Hbf, OE S-Bahn
75.	Niederhöchstadt			NB			Ffm Hbf, OE S-Bahn
76.	Niederjosbach				EZ		Ffm Hbf, OE S-Bahn
77.	Niedernhausen			NB			Darmstadt, OE Wiesbaden
78.	Obertshausen (Kr Offenbach)		R			BLS	Ffm Hbf, OE S-Bahn
79.	Oberursel			NB			Ffm Hbf, OE S-Bahn
80.	Oberursel-Stierstadt		R				Ffm Hbf, OE S-Bahn
81.	Oberursel-Weißkirchen/Steinbach			NB			Ffm Hbf, OE S-Bahn
82.	Offenbach (Main) Ost	A				BLS	Ffm Hbf, OE S-Bahn

Ifd Nr.	Bahnhof	behindertengerecht durch		nicht behindertengerecht	Bemerkungen	BLS	Bfs-manager
		Aufzug	Rampe*				
83.	Offenbach Ledermuseum	A				BLS	Ffm Hbf, OE S-Bahn
84.	Offenbach Marktplatz	A				BLS	Ffm Hbf, OE S-Bahn
85.	Offenbach-Bieber		R			BLS	Ffm Hbf, OE S-Bahn
86.	Offenbach-Kaiserlei	A				BLS	Ffm Hbf, OE S-Bahn
87.	Offenbach-Waldhof		R			BLS	Ffm Hbf, OE S-Bahn
88.	Okarben			NB			Ffm Hbf, OE S-Bahn
89.	Raunheim			NB			Ffm Hbf, OE S-Bahn
90.	Riedstadt-Goddelau			NB			Darmstadt
91.	Riedstadt-Wolfsehlen			NB		BLS	Darmstadt
92.	Rodgau-Dudenhofen		R	EZ			Ffm Hbf, OE S-Bahn
93.	Rodgau-Hainhausen		R				Ffm Hbf, OE S-Bahn
94.	Rodgau-Jügesheim		R				Ffm Hbf, OE S-Bahn
95.	Rodgau-Nieder Roden		R		ab 15.12.03	BLS	Ffm Hbf, OE S-Bahn
96.	Rodgau-Rollwald						Ffm Hbf, OE S-Bahn
97.	Rodgau-Weiskirchen		R			BLS	Ffm Hbf, OE S-Bahn
98.	Rödermark-Ober Roden	A					Ffm Hbf, OE S-Bahn
99.	Rüsselsheim			NB			Ffm Hbf, OE S-Bahn
100.	Rüsselsheim-Opelwerk			NB			Ffm Hbf, OE S-Bahn
101.	Schwalbach a. Ts.	A					Ffm Hbf, OE S-Bahn
102.	Seulberg			NB			Ffm Hbf, OE S-Bahn
103.	Steinheim/Main	A					Ffm Hbf, OE S-Bahn
104.	Sulzbach (Taunus)-Nord						Ffm Hbf, OE S-Bahn
105.	Sulzbach (Taunus)						Ffm Hbf, OE S-Bahn
106.	Walldorf			NB			Ffm Hbf, OE S-Bahn
107.	Wiesbaden Hbf						Darmstadt
108.	Wiesbaden Ost						Darmstadt, OE Wiesbaden
109.	Zeppelinheim		R				Ffm Hbf, OE S-Bahn
	Summe	29	18	16	108	28	

Anzahl der Bahnhöfe: **108**

davon behindertengerecht: **63**

dav. nicht behindertengerecht: **45**

Bahnhöfe mit Blindenleitsystem **28**

Legende:

A Aufzug
R Rampe

eZ ebenerdiger Zugang

nb nicht behindertengerecht

* vorhandene Anlage wird jedoch nicht gewertet

BLS Blindenleitsystem

Anlage 3.5: Maßnahmen im Unternehmensbereich Personenverkehr – Nahverkehr

– Region Niedersachsen/Bremen –

- **Fahrzeuge**

- **ET 424/425.2**

Der ET 424/425.2 kommt derzeit nur im S-Bahn-Bereich Hannover zum Einsatz. In diesem Netz sind die Bahnhöfe weitgehend auf Bahnsteige mit einer Höhe von 76 cm gebracht; die noch nicht angepassten Bahnsteige werden in den kommenden Jahren erhöht. Somit ist ein nahezu niveaugleicher Einstieg in die Fahrzeuge bereits jetzt schon weitgehend gewährleistet. Innerhalb des Fahrzeugs befindet sich eine behindertengerechte Toilette.

- **ET 425.0**

Der ET 425.0 wird auf der Strecke Hannover – Hameln – Paderborn eingesetzt. Auf dem Abschnitt Hannover – Hameln verkehrt er grundsätzlich im Verbund mit einem ET 424/425.2, so dass auf diesem Abschnitt immer ein weitgehend behindertengerechter Zugang zum SPNV möglich ist. Auf dem Abschnitt Hameln – Paderborn ist der Zugang zum ET 425.0 über einen Lift, der vom Triebfahrzeugführer bedient werden muss, möglich.

Die von der Firma Bombardier für den 425.0 entwickelten Trittmatten sollen im Laufe des Jahres 2005 eingebaut werden.

- **Doppelstockwagen**

Bei den Doppelstockwagen sind derzeit nur die Steuerwagen mit Einstiegshilfen (ausfahrbare Rampe) ausgestattet. Momentan sind noch nicht alle Züge mit Doppelstockwagen auch mit entsprechenden Steuerwagen unterwegs. Ab Dezember 2005 sind alle Dosto-Umläufe in Niedersachsen-Bremen Wendezüge; sie werden auf folgenden Linien Doppelstock-Steuerwagen mit Einstiegshilfe eingesetzt:

- RE Hannover – Norddeich
- RE Braunschweig – Bielefeld – Rheine
- RE Münster – Emden
- RE Bremerhaven – Osnabrück
- RB Bremerhaven – Bremen
- RB HB-Vegesack – Verden

Die Fahrzeuge verfügen über eine behindertengerechte Toilette.

Generell werden alle Züge mit Service-Personal besetzt. Die Anmeldung muß der Reisende wie gewohnt frühzeitig bei der Mobilitätsservicezentrale (01805-512 512) vornehmen.

➤ **VT 648**

Ab Dezember 2005 werden im Harz-Weser-Netz neue Fahrzeuge vom Typ BR 648 eingesetzt. Diese Fahrzeuge haben einen Einstiegsbereich von 550 mm, so dass bei einer größeren Anzahl von Stationen höhengleiche Einstiege möglich werden. Das Fahrzeug verfügt über eine von Hand ausklappbare Rampe, so dass auch an anderen Bahnsteighöhen ein behindertenfreundlicher Einstieg möglich ist. Zudem befindet sich im Fahrzeug eine behindertenfreundliche Toilette, die vom Mehrzweckbereich aus erreichbar ist.

Der VT 648 ersetzt weitgehend Fahrzeuge des Typs BR 624 und BR 634.

Zukünftig werden alle Fahrzeuge, die über eine Einstiegshilfe verfügen, mit einem Hinweis im Kursbuch gekennzeichnet. Dieser Hinweis steht dann auch in allen anderen Fahrplanmedien zur Verfügung.

Anlage 3.6: Maßnahmen im Unternehmensbereich Personenverkehr – Nahverkehr

– Region Nordrhein-Westfalen –

- **Fahrzeuge**

- BR 423 (mit fahrzeuggebundener Rampe) > 63 Fahrzeuge
- BR 425 (mit fahrzeuggebundener Rampe) > 75 Fahrzeuge
- BR 426 (mit fahrzeuggebundener Rampe) > 14 Fahrzeuge
- Doppelstocksteuerwagen (mit fahrzeuggebundener Rampe) > 55 Fahrzeuge
- normale Doppelstockwagen (ohne fahrzeuggebundene Rampe) > 184 Fahrzeuge
- BR 640 > 30 Fahrzeuge
- BR 643 > 43 Fahrzeuge
- BR 644 > 61 Fahrzeuge
- Neubestellungen von Fahrzeugen sind außer für die RE – Linie 2 (Doppelstockwagen) zur Zeit in NRW nicht geplant.

- **Kundeninformation und Service**

- In NRW wird zur Zeit ein flächendeckendes Projekt zur Verbesserung der Reisendeninformation im Zug durchgeführt. Es enthält ein Ansagetraining für Triebfahrzeugführer, um ihnen Standards und eine konkrete Anleitung mitzugeben, wie, wann und auf welche Art Ansagen im Zug zu erfolgen haben. Das Training wurde im Frühjahr 2003 begonnen und soll jährlich aufgefrischt werden. Die Ansage der Ausstiegsseite, für sehbehinderte Fahrgäste relevant, soll im Rahmen dieses Projektes eingeführt werden, soweit es die Fahrzeugbeschaffenheit und die betrieblichen Bedingungen erlauben.
- Im Rahmen des Projektes Reisendeninformationssystem (RIS) ist in einem Pilotprojekt in Aachen Hbf u.a. eine automatische Zugansage installiert. Hier werden zunächst 22 Bahnhöfe aufgeschaltet. Sehbehinderte Reisende werden somit zukünftig akustisch über Zugverspätungen, Zugankunft u. -abfahrt etc. informiert.

Anlage 3.7: Maßnahmen im Unternehmensbereich Personenverkehr – Nahverkehr

– Region Südost –

- **Fahrzeuge**

- Der VT 641 und der VT 642 sind im Verkehrsbetrieb Thüringen mit Überfahrbrücken ausgerüstet, die im Bedarfsfall durch den Triebfahrzeugführer ausgelegt werden.
- Im Verkehrsbetrieb Sachsen werden die VT 642 noch in 2004 sukzessiv mit Überfahrbrücken ausgerüstet, die im Bedarfsfall durch den Triebfahrzeugführer ausgelegt werden. Weiter ist Anfang 2005 geplant, auch die Dosto 760 damit auszurüsten.
- Im Verkehrsbetrieb Sachsen-Anhalt sind im ET 425 beidseitig an den jeweiligen Fahrgasttüren Hub- und Schwenklifte angebracht. Der Lirex ist mit einer Klapprampe ausgerüstet. Die Dosto – Steuerwagen 778 sind mit einer Überfahrbrücke ausgestattet, die im Bedarfsfall durch das Zugpersonal ausgelegt werden. Die Dosto – Steuerwagen 799 sind mit einem Hublift ausgerüstet.
- Für die Beförderung von RollstuhlfahrerInnen wurde bei der S-Bahn Leipzig (VB Sachsen) ab 01.04.2003 eine Sonderregelung geschaffen. Ohne vorherige Anmeldung wird in bestimmten und im Fahrplan gesondert ausgewiesenen Zügen die Einstiegshilfe durch den Kundenbetreuer garantiert. Weitere Leistungen sind nach Anmeldung möglich .
- Auf der Strecke des FlughafenExpresses Leipzig Hbf – Leipzig/Halle Flughafen sind seit Juni 2003 zwei Bahnhöfe mit stationären Rampen ausgerüstet. Diese können durch den Triebfahrzeugführer oder KundenbetreuerInnen bedient werden und ermöglichen ankommenden Fluggästen sowie Messebesuchern den barrierefreien Einstieg in die Züge.
- Für die S-Bahn Halle und Magdeburg wurde ein Meldeverfahren eingerichtet. Erfolgt eine Anmeldung 2 Stunden vor Reiseantritt, wird eine Ein- und Ausstiegshilfe über das Zugbegleitpersonal oder den Bahnschutz über die 3 S-Zentrale organisiert.
- Die Bedienung der Einstiegshilfen wird durch Schulungen erfolgen bzw. ist bei der Ausbildung für die einzelnen Fahrzeuge integriert.

- Für den VT 612 gibt es leider noch keine Lösungen bei der Gewährleistung einer Einstiegshilfe für RollstuhlfahrerInnen an Bahnhöfen ohne mobilen Service. Gemeinsam mit den Ländern Thüringen und Bayern und dem Fahrzeughersteller wurde ein Konzept geprüft, um die Beförderung von RollstuhlfahrerInnen zu ermöglichen. Aufgrund gravierender technischer Probleme mit dem VT 612 sind weitere Gespräche seit August 2004 ausgesetzt.

- **Kundeninformation und Service**

- In allen drei Verkehrsbetrieben der Region Südost sind die Ansagen des nächsten Haltes um den Zusatz "Ausstieg in Fahrtrichtung rechts/links" ergänzt worden. Die automatischen Ansagesysteme erhalten ebenfalls entsprechende Zusätze.
- Es finden regelmäßige Treffen mit mehreren Behindertenverbänden statt, um die besonderen Anforderungen aufzunehmen und über Neuerungen zu informieren.
- In der Region Südost ist die Funktion eines Beauftragten für die Angelegenheiten mobilitätseingeschränkter Personen eingerichtet worden, der bei allen relevanten Themen einbezogen wird.
- Spezielle Schulungen zum Verhalten der MitarbeiterInnen in bezug auf behinderte Menschen werden nicht durchgeführt. Allerdings bestehen die Anforderungen in allen Schulungsbereichen, so dass sie im regelmäßigen Unterricht permanent behandelt werden.
- In allen Verkehrsbetrieben wurden oder werden gesonderte Veranstaltungen durchgeführt. Ziel dieser Veranstaltungen sind zum einen mobilitätseingeschränkte Personen mit der Nutzung der „Bahn“ vertraut zu machen, zum anderen aber auch, um Hemmschwellen der eingesetzten Personale abzubauen.

- **Sonstiges**

Im Bereich der Regionetze, die organisatorisch alle kundenrelevanten Aufgaben aus einer Hand bearbeiten, sind abgestimmte Lösungen für barrierefreie Verkehre, im Vergleich mit den bundes- oder landesweiten Strukturen der DB AG, bei entsprechender Unterstützung durch die Gebietskörperschaften leichter zu erreichen. Ein Beispiel stellt hierfür die Oberweißbacher Berg- und Schwarzatalbahn, bestehend aus den Strecken Rottenbach - Katzhütte (Schwarzatalbahn, Kursbuchstrecke 562) und Obstfelderschmiede - Cursdorf (Oberweißbacher Bergbahn, Kursbuchstrecke 563), dar.

Die KBS 563 ist unterteilt in den Abschnitt Obstfelderschmiede – Lichtenhain (Steilstrecke), auf dem eine Standseilbahn verkehrt und in den Abschnitt Lichtenhain – Cursdorf (Flachstrecke), auf dem ein Elektrotriebwagen fährt.

Die KBS 563 wurde zur Eröffnung am 15.12.02 behindertenfreundlich ausgebaut. An der Steilstrecke kann man seither über eigens angelegte Rampen und Zufahrtswege den Bergbahnwagen erreichen bzw. verlassen.

Der Übergang von der Steilstrecke zur Flachstrecke in Lichtenhain ist durch einen Aufzug sichergestellt. Die anderen Haltepunkte der Flachstrecke haben von vornherein bereits höhengleiche Ein- und Ausstiege. Eine behindertengerechte Toilette ist gleichzeitig in Lichtenhain errichtet worden. In Obstfelderschmiede existiert schon eine ca. 100 m von der Talstation entfernte behindertengerechte Toilette (Gemeindeeigentum).

Auf der Schwarzatalbahn werden Fahrzeuge der BR 641 mit Rampe und behindertenfreundlicher Toilette eingesetzt.

501.11 Leipzig - Borsdorf - Wurzen



↓ 501.11

MDV-Tarif

Zug	9301 Mo-Fr	9307	9321	9325	9335	9339
von						
Leipzig Hbf	5 11	7 11	13 11	15 11	18 11	20 11
Leipzig-Sellerhausen	5 15	7 15	13 15	15 15	18 15	20 15
Leipzig-Paunsdorf	5 17	7 17	13 17	15 17	18 17	20 17
Engelsdorf	5 20	7 20	13 20	15 20	18 20	20 20
Borsdorf (Sachs) o	5 23	7 23	13 23	15 23	18 23	20 23
Borsdorf (Sachs)	5 24	7 24	13 24	15 24	18 24	20 24
Gerichshain	5 27	7 27	13 27	15 27	18 27	20 27
Machern (Sachs)	5 30	7 30	13 30	15 30	18 30	20 30
Altenbach	5 34	7 34	13 34	15 34	18 34	20 34
Bennewitz	5 36	7 36	13 36	15 36	18 36	20 36
Wurzen o	5 39	7 39	13 39	15 39	18 39	20 39
nach						

Zug	9304	9312	9324	9330	9338	9342
von						
Wurzen	6 22	8 22	14 22	16 22	19 22	21 22
Bennewitz	6 25	8 25	14 25	16 25	19 25	21 25
Altenbach	6 27	8 27	14 27	16 27	19 27	21 27
Machern (Sachs)	6 31	8 31	14 31	16 31	19 31	21 31
Gerichshain	6 34	8 34	14 34	16 34	19 34	21 34
Borsdorf (Sachs) o	6 37	8 37	14 37	16 37	19 37	21 37
Borsdorf (Sachs)	6 37	8 37	14 37	16 37	19 37	21 37
Engelsdorf	6 41	8 41	14 41	16 41	19 41	21 41
Leipzig-Paunsdorf	6 44	8 44	14 45	16 45	19 44	21 44
Leipzig-Sellerhausen	6 46	8 46	14 48	16 48	19 46	21 46
Leipzig Hbf o	6 50	8 50	14 52	16 52	19 50	21 50
nach						

Mo-Fr nicht 25., 28. Mär, 5., 16. Mai, 3., 31. Okt, 16. Nov

504

Leipzig Hbf - Leipzig/Halle Flughafen ← - Halle (Saale) Hbf

↓ 504

MDV-Tarif

RE 5 Leipzig - Halle

Zug	RE 17742	RE 17746	RE 17754	RE 17760	RE 17766	RE 17852	RE 17858	RE 17864	RE 17870	RE 17876	RE 17882	RE 17888				
von																
Leipzig Hbf	4 50	6 20	7 50	9 20	10 50	12 20	13 50	15 20	16 50	18 27	19 50	21 27				
Leipzig Messe	4 57	6 27	7 57	9 27	10 57	12 27	13 57	15 27	16 57	18 34	19 57	21 34				
Leipzig/Halle Flughafen ← o	5 05	6 35	8 05	9 35	11 05	12 35	14 05	15 35	17 05	18 42	20 05	21 42				
Leipzig/Halle Flughafen ← o	5 06		8 06		11 06		14 06		17 06		20 06					
Halle (Saale) Hbf o	5 18		8 18		11 18		14 18		17 18		20 18					
nach																

Zug	RE 17745	RE 17751	RE 17757	RE 17763	RE 17769	RE 17855	RE 17861	RE 17867	RE 17873	RE 17879	RE 17885	RE 17893				
von																
Halle (Saale) Hbf	5 40		8 40		11 40		14 40		17 40		20 40					
Leipzig/Halle Flughafen ← o	5 52		8 52		11 52		14 52		17 52		20 52					
Leipzig/Halle Flughafen ← o	5 53	7 22	8 53	10 22	11 53	13 22	14 53	16 22	17 53	19 22	20 53	23 53				
Leipzig Messe	6 01	7 30	9 01	10 30	12 01	13 30	15 01	16 30	18 01	19 30	21 01	0 01				
Leipzig Hbf	6 07	7 36	9 07	10 36	12 07	13 36	15 07	16 36	18 07	19 36	21 07	0 07				
nach																

Bei der Fülle des zu verarbeitenden Materials sind trotz sorgfältiger Bearbeitung vereinzelte Druckfehler oder kleinere Unstimmigkeiten nicht immer vermeidbar. Eine rechtliche Gewähr für die Richtigkeit des Inhalts dieses Fahrplanes kann daher nicht übernommen werden. **Änderungen werden nicht bekanntgegeben.** Die Weiterverarbeitung der Daten ist nur mit Genehmigung des Herausgebers möglich.

Herausgeber: DB Regio AG, Region Südost, Verkehrsbetrieb Sachsen, Marketing, Hansastraße 4, 01097 Dresden

Anlage 3.8: Maßnahmen im Unternehmensbereich Personenverkehr – Nahverkehr

– Region Südwest –

- **Fahrzeuge**

- Der X73900(VT 641) zwischen Metz, Strasbourg und Saarbrücken ist mit Überfahrbrücken ausgerüstet, die im Bedarfsfall durch den Triebfahrzeugführer ausgelegt werden.
- Einsatz der Baureihe ET425/426 (mit fahrzeuggebundener Rampe) vor allem im Saarland, auf den Strecken Saarbrücken – Kaiserslautern, Saarbrücken – Trier sowie Wittlich – Trier – Perl
- Die Bedienung der Einstiegshilfen in Doppelstockwagen ist bei der Ausbildung der KIN für die einzelnen Fahrzeuge integriert.
- Für den VT 612 gibt es noch keine Lösungen bei der Gewährleistung einer Einstiegshilfe für RollstuhlfahrerInnen an Bahnhöfen ohne mobilen Service. Für den Einsatz auf den Strecken Saarbrücken – Frankfurt, Kaiserslautern – Karlsruhe, Koblenz – Gießen und Mainz – Karlsruhe wird zur Zeit bei den Ländern Rheinland-Pfalz und Saarland ein Konzept angeregt, um die Beförderung von RollstuhlfahrerInnen zu ermöglichen.
- Das Fahrzeugbeschaffungsprogramm aus den Verkehrs- und Finanzierungsverträgen wurde im Jahr 2002 abgeschlossen. Bei den Doppelstock-Steuerwagen sind besondere Einrichtungen vorgesehen. Im vorgesehenen Verkehrsvertrag wird berücksichtigt, weiterhin die spezifischen Bedürfnisse behinderter Menschen zu berücksichtigen.
- Bisher verfügen in Rheinland-Pfalz 16 Doppelstock-Steuerwagen über automatisch ausfahrbare Rampen. Bei Neuanschaffungen von Fahrzeugen wird die Barrierefreiheit bei Zustieg und Innenausstattung zu berücksichtigen sein.

- **Kundeninformation und Service**

- Spezielle Schulungen zum Verhalten der MitarbeiterInnen in bezug auf behinderte Menschen werden nicht durchgeführt. Allerdings bestehen die Anforderungen in allen Schulungsbereichen, so dass sie im regelmäßigen Unterricht permanent behandelt werden.
- Die Zielgruppe der behinderten Menschen wird insbesondere von den entsprechenden Verbänden, aber auch durch frei zugängliche Informationsschriften (Netz-Übersichtspläne, Broschüren) über die entsprechenden Einrichtungen informiert.

Anlage 3.9: Maßnahmen im Unternehmensbereich Personenverkehr – Nahverkehr

– Regionalbahn Schleswig-Holstein GmbH –

• Fahrzeuge

- Die Regionalbahn Schleswig-Holstein GmbH berücksichtigt bei Fahrzeugbeschaffungen besonders auch die Belange mobilitätseingeschränkter Kunden. Der barrierefreie Zugang zu den Fahrzeugen sowie innerhalb der Fahrzeuge wird dabei besonders berücksichtigt. Ebenso werden Neufahrzeuge grundsätzlich mit einem behindertenfreundlichen WC ausgestattet.
- Entsprechend des Verkehrsvertrages des Netz Nord wurden für den Einsatz auf der Strecke Kiel – Flensburg Triebwagen VT 648 mit Niederflurbereichen von 760 mm Höhe entsprechend der vom Land Schleswig-Holstein gewünschten Einheitsbahnsteighöhe beschafft. Diese weisen neben Stell- und Bewegungsflächen für RollstuhlnutzerInnen ein behindertenfreundliches WC auf. Für den Zugang an Bahnsteigen mit vom Standard abweichender Höhe ist in den Fahrzeugen eine manuell zu bedienende Klapprampe vorhanden.
- Schwerpunktmäßig werden im Bereich der Regionalbahn Schleswig-Holstein (RBSH) bisher noch ältere Reisezugwagen eingesetzt, die in verschiedenen Jahresscheiben modernisiert wurden. Bei der Zugbildung wird bei diesen Zügen dabei besonders auf die Belange behinderter Fahrgäste geachtet. Abhängig vom Modernisierungsalter der Fahrzeuge sind vorhanden:
 - in allen Zügen zumindest Zugänge und Stellplätze für RollstuhlfahrerInnen sowie
 - in 28 (von 65) Zuggarnituren zusätzlich ein behindertenfreundliches WC im Steuerwagen neben den Standplätzen für Rollstühle.Der Zugang zu diesen Fahrzeugen wird über stationsseitig vorhandene Hublifte ermöglicht.
- Die RBSH setzt 23 Triebwagen der BR 628 ein. In diesen ist ebenfalls die Stellmöglichkeit für Rollstühle gegeben. Im Rahmen einer Modernisierung wird derzeit die Möglichkeit der Nachrüstung manueller Klapprampen geprüft.
- Bei Fahrzeugen für neue Verkehrsverträge werden auch im Rahmen einer Modernisierung von Fahrzeugen die Belange behinderter Fahrgäste berücksichtigt. So ist für die Verkehrsaufnahme des Schleswig-Holstein-Express (SHE) Ende 2005 vorgesehen, vorhandene ältere Fahrzeuge zu modernisieren. Die einzusetzenden Zuggarnituren werden Stellflächen für Rollstühle, ein behindertenfreundliches WC sowie einen fahrzeugseitigen Hublift aufweisen.

- **Kundeninformation & Service**

Nachfolgende Maßnahmen zur Verbesserung der Rahmenbedingungen für die Beförderung von mobilitätseingeschränkten Fahrgästen wurden bereits bzw. werden kurzfristig von der RBSH realisiert:

- Das im Auftrag des Landes tätige „Stationsbüro Schleswig-Holstein“ hat in enger Zusammenarbeit mit DB Station & Service und der Regionalbahn eine Stationsdatenbank erstellt, in der wichtige Informationen für mobilitätseingeschränkte Reisende erfasst sind.
- Gewährleistung von Ein- und Ausstiegshilfen auf unbesetzten Bahnhöfen durch unser Prüfpersonal in enger Kooperation mit DB Station & Service.
- Einsatz von zusätzlichen DB-Service-MitarbeiterInnen auf ausgewählten Strecken und zu besonderen Zeiten, um das subjektive Sicherheitsempfinden im Zug zu erhöhen und ggf. Serviceleistungen anzubieten.
- Einführung eines „Fahrgastbegleitservice“ als Pilotprojekt auf der aktuell „gewonnenen“ Strecke Hamburg – Flensburg.

- **Kommunikation mit Kunden und Bestellerorganisationen**

- Die Regionalbahn beteiligt sich an Veranstaltungen des „Runden Tisch Mobilitätsbehinderte Reisende“, zu dem das Stationsbüro des Landes regelmäßig einlädt.
- Im Rahmen von Streckenbeiratssitzungen werden regelmäßig auch Vertreter von Behindertenverbänden eingeladen.
- Im Kundenbeirat der Regionalbahn sind alle wichtigen Behindertenorganisationen vertreten.

- **Hinweis:**

Für das besondere Engagement im Zusammenhang mit der Gewährleistung eines möglichst weitreichenden barrierefreien Zugangs zum System Bahn wurde vor kurzem der diesjährige ÖPNV-Preis in Schleswig-Holstein an einen Mitarbeiter der Regionalbahn vergeben.

Herausgeber:

DB Personenverkehr GmbH

Kontaktstelle für kundenbezogene Behindertenangelegenheiten (P.VMX)

Stephensonstrasse 1

60326 Frankfurt/Main

Stand Juni 2005

