

Das 3. Programm der Deutschen Bahn AG



September 2016

Inhaltsverzeichnis

1.	2. PROGRAMM DER DEUTSCHEN BAHN AG ZUR BARRIEREFREIHEIT	
	- EIN KURZER RÜCKBLICK 2010 – 2015	3
2.	KONKRETE MAßNAHMENPLANUNGEN 2015 - 2020	4
2.1	Maßnahmenplanungen der einzelnen Unternehmensbereiche	
	der Deutschen Bahn AG	4
2.1.1	Maßnahmenplanungen im Unternehmensbereich Personenverkehr - Fernverkehr	4
2.1.2	Weitere Maßnahmen/Projekte im Bereich Fernverkehr.....	7
2.1.2.1	Initiative Mobilität 4.0	7
2.1.2.2	Digitalisierung - Herausforderung und Chance für die Deutsche Bahn	7
2.1.2.3	Produktbild DB Fernverkehr	8
2.1.2.4	ICE-Portal.....	8
2.1.2.5	IC Bus	8
2.1.3	Maßnahmenplanungen im Unternehmensbereich Personenverkehr	
	- DB Regio Schiene	9
2.1.3.1	Region Baden-Württemberg.....	9
2.1.3.2	Region Hessen	10
2.1.3.3	DB Regio Nordrhein-Westfalen GmbH	13
2.1.3.4	DB Regio Nord - VB Niedersachsen.....	13
2.1.3.5	DB Regio Nord - VB Schleswig-Holstein.....	15
2.1.3.6	DB Regio Südwest: Rheinland -Pfalz, Saarland und S- Bahn RheinNeckar	21
2.1.3.7	Region Nordost (Berlin-Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern)	25
2.1.3.8	Region Bayern.....	27
2.1.3.9	Region Südost.....	29
2.1.3.10	S-Bahn Hamburg.....	30
2.1.3.11	S-Bahn Berlin/Brandenburg	31
2.1.3.12	DB RegioNetz Verkehrs GmbH/DB RegioNetz Infrastruktur GmbH	32
2.1.4	Maßnahmenplanungen im Unternehmensbereich Personenverkehr - DB Regio Bus ..	35
2.1.5	Maßnahmenplanungen im Unternehmensbereich - Personenbahnhöfe	36
2.1.5.1	Serviceleistungen	36
2.1.5.2	Schulungs- und Sensibilisierungsmaßnahmen für Mitarbeiter.....	38
2.1.5.3	Information	38
2.1.5.4	Baumaßnahmen	40
2.1.6	Exkurs: Weiterentwicklung der Regelwerke.....	42
2.1.6.1	Technische Spezifikationen für Interoperabilität (TSI) im Transeuropäischen Eisenbahnnetz (TEN).....	42
2.1.6.2	Weiterentwicklung des bautechnischen Regelwerks - Richtlinie Ril 813 „Personenbahnhöfe planen“.....	44
2.1.7	Exkurs: Stufenfreiheit und die „1.000-Reisende-Regelung“.....	45
2.1.8	Exkurs: Barrierefreie Gestaltung von Bahnsteigzugängen über Reisendenübergänge ..	47
2.2	Ausgewählte DB-Services.....	49
2.2.1	Barrierefreie Gestaltung der DB Reisezentren.....	49
2.2.2	Fahrkartenautomaten.....	49
2.2.3	Barrierefreie Internetseiten.....	50
2.2.4	Veränderungen im Leistungsangebot der Mobilitätsservice-Zentrale (MSZ).....	52
2.3	Ausgewählte Projekte.....	52
2.3.1	Kooperation mit Europäischen Bahnen	52
2.3.2	Fahrgastrechte/Fahrgastrechteverordnung	53
2.3.3	Projekt Reisendeninformation	54
2.3.4	Entwicklung einer App, orientiert an den Bedürfnissen von mobilitätseingeschränkten Reisenden	56
3.	ABSCHLIEßENDE BETRACHTUNG.....	57

1. 2. Programm der Deutschen Bahn AG zur Barrierefreiheit - Ein kurzer Rückblick 2010 – 2015

Wichtige Meilensteine der Deutschen Bahn AG auf dem Weg zur Barrierefreiheit

Geschäftsfeld DB Fernverkehr

Die seit Veröffentlichung des „2. Programms der Deutschen Bahn AG zur Barrierefreiheit“ bereits erzielten Verbesserungen sind in der 5-Jahres-Bilanz für den Bereich Fernverkehr beschrieben. Stellvertretend für viele umgesetzte Maßnahmen sei hier auf die Inbetriebnahme des weiterentwickelten ICE 3 (Baureihe 407) mit erstmaliger Berücksichtigung einer fahrzeuggebundenen Einstiegshilfe bei ICE-Zügen verwiesen.

Geschäftsfeld DB Regio Schiene

Im Geschäftsfeld DB Regio Schiene erfordert der Wettbewerb im Bestellermarkt Fahrzeugkonzepte nach den Anforderungen der Aufgabenträger. Daher sind über die TSI PRM hinausgehende Investitionen in Barrierefreiheit nur möglich, wenn dies in den Verkehrsausschreibungen gefordert wird.

Des Weiteren orientieren sich die Einstiegs-/Ausstiegskonzepte der Fahrzeuge an der zum Zeitpunkt der Betriebsaufnahme bestehenden Stationsinfrastruktur. Auf Linien mit Stationen, die unterschiedliche Bahnsteighöhen aufweisen, müssen Neufahrzeuge für jede Bahnsteighöhe einen sicheren Einstieg bieten. Bei großen Bahnsteighöhenunterschieden ist das immer ein Kompromiss, der sich für mobilitätseingeschränkte Reisende nicht immer optimal darstellt. Bei Gebrauchtfahrzeugen gilt ein Bestandsschutz (Normenstand zum Zeitpunkt der Zulassung).

Inzwischen sind ca. 70% der Flotte mit fahrzeuggebundenen Einstiegshilfen, Universaltoiletten und digitalen Informationssystemen ausgestattet.

Geschäftsfeld DB Regio Bus

Die Gesellschaften von DB Regio Bus haben in den vergangenen fünf Jahren eng mit den Aufgabenträgern zusammengearbeitet, um lokal die richtigen Maßnahmen zur Verbesserung der Barrierefreiheit zu entwickeln und umzusetzen. Dies wurde in beinahe jedem Landkreis in unterschiedlichen Ausprägungen vollzogen, abhängig von den verkehrlichen Bedürfnissen, den finanziellen Möglichkeiten sowie der jeweiligen Bevölkerungs- und Siedlungsstruktur.

Seit 2010 hat DB Regio Bus fast ausschließlich Fahrzeuge mit niederflurigem Einstieg beschafft, sodass der Anteil von Fahrzeugen mit niederflurigem Einstieg inzwischen bei 75% liegt, und nahezu alle Linienbusse sind inzwischen mit elektronischer Haltestellenansage und -anzeige ausgerüstet.

Geschäftsfeld Personenbahnhöfe

Durch umfassende Neu- und Umbauten von rund 100 Stationen jährlich konnte im Geschäftsfeld Personenbahnhöfe die barrierefreie Nutzbarkeit auch im Zeitraum 2010 bis 2015 erheblich verbessert werden. Dazu wurden die Personenbahnhöfe u.a. mit zusätzlichen Aufzügen oder langen Rampen, erhöhten Bahnsteigen mit integriertem Blindenleitsystem, dynamischen visuellen und akustischen Fahrgastinformationsanlagen, in kleineren Stationen auch als dynamische Schriftanzeiger (DSA) mit Akustikmodul, ausgerüstet.

Als ausgewählte Bahnhofsanlagenprojekte können hier genannt werden:

- Die Inbetriebnahme der fünf Stationen des City-Tunnel-Leipzig (2013)
- Die Modernisierung des Bahnhofs Marburg (Lahn) inklusive des Empfangsgebäudes (2013)
- Der barrierefreie Ausbau der Verkehrsstation Münster Hbf (2013)
- Der erste „grüne“ barrierefreie Bahnhof Horrem (2014)

2. Konkrete Maßnahmenplanungen 2015 - 2020

2.1 Maßnahmenplanungen der einzelnen Unternehmensbereiche der Deutschen Bahn AG

2.1.1 Maßnahmenplanungen im Unternehmensbereich Personenverkehr - Fernverkehr

Im Personenfernverkehr sind aktuell alle Züge der Produktkategorie ICE sowie fast alle Züge der Produktkategorie IC für Reisende mit Rollstuhl zugänglich. In vielen Zügen können zwei oder sogar drei Rollstuhlfahrer gemeinsam reisen. Die überwiegende Anzahl der WC-Räume ist inzwischen mit tastbaren Piktogramm-Informationen ausgestattet.

Die geplanten Maßnahmen zur Verbesserung der Barrierefreiheit bis Ende 2020 orientieren sich bei den Fahrzeugneubeschaffungen- und Redesign-Maßnahmen weitest möglichst an den in Anlage 1a beschriebenen Grundsätzen sowie an den Zielen zur:

- Sicherung einer Mitnahmekapazität von mindestens zwei Rollstuhlfahrern,
 - ausgeweiteter Umsetzung des „Zwei-Sinne-Prinzips“ und
 - Erweiterung diverser Festhaltungsmöglichkeiten im gesamten Zug.
-
- Im Bereich des Hochgeschwindigkeitsverkehrs werden vsl. bis Ende 2016 die letzten der insgesamt 17 neuen ICE-Züge der Baureihe (BR) 407, die erstmals eine fahrzeuggebundene Einstiegshilfe bei ICE-Zügen aufweisen, in Betrieb genommen. Da diese Einstiegshilfe durch das Zugbegleitpersonal erfolgt, wurde damit auch erstmals ein Prozess zur Vormeldung von Roll-

stuhlfahrern eingeführt. Neben Einsätzen im Binnenverkehr ist mit diesen neuen Triebzügen vor allem der grenzüberschreitende Verkehr nach Frankreich möglichst barrierefrei gestaltet. Die Zulassung für einen Einsatz nach Belgien folgt.

- Zum Ersatz älterer Flottenteile sind (bisher mit Arbeitstitel ICx bezeichnet) aktuell 130 neue ICE 4-Triebzüge bestellt, die mit allen Merkmalen der barrierefreien Gestaltung gebaut werden, die zum Zeitpunkt der Bestellung in 2011 als Regeln der Technik angesehen werden konnten. Zwei Wagenmodelle in Originalgröße wurden mit der begleitenden Arbeitsgruppe zum Programm der DB bereits 2012 besichtigt. Auf Basis der Erkenntnisse aus der Modellphase hat die DB am Fahrzeugkonzept noch wesentliche Veränderungen vorgenommen, bspw. die Neukonzeption des Bistrobereichs mit einer verbesserten Zugänglichkeit und Unterfahrbarkeit des Tisches für Rollstuhlfahrer. Eine Erprobung von zwei ersten Vorserienzügen ist ab Herbst 2016 vorgesehen, die Serien-Inbetriebnahme erfolgt vsl. ab Ende 2017 und reicht bis in das Jahr 2023. Die im Bau befindliche 12-teilige Variante verfügt unter anderem über vier Rollstuhlstellplätze und eignet sich mit einer Höchstgeschwindigkeit von 250 km/h für nachfragestarke ICE-Verbindungen. Daher ist der ICE 4 vorwiegend für den Einsatz im ICE-Kernnetz vorgesehen. An jeder Einstiegstür wird es einen Schiebetritt zur Spaltüberbrückung zwischen dem Fahrzeug und dem Bahnsteig geben. Großzügige Gepäckregale in allen Wagen, die Stauräume auf Fußbodenniveau beinhalten, erleichtern das Reisen mit umfangreichem Reisegepäck.

Ein taktiler Leitsystem gibt blinden und stark sehbeeinträchtigten Fahrgästen Orientierung auf dem Weg vom Einstieg zum Sitzplatz. Informationsmonitore in allen Einstiegs- und Sitzplatzbereichen inkl. Kleinkindabteil und Bordrestaurant informieren Fahrgäste mit Einschränkungen des Hörvermögens durchgängig, wobei die funkbasierte Integration von Echtzeitdaten auch die Darstellung von aktuellen Anschlusszügen an den Haltebahnhöfen erlaubt.

- Zur Ergänzung der Fernverkehrsflotte werden für einzelne Linien des sog. Intercity-Flächennetzes bis 2018 insgesamt 44 Intercity 2-Züge (früherer Arbeitstitel IC-Doppelstockzüge) beschafft. Damit können ältere Intercity-Wagen ersetzt werden, insbesondere nichtklimatisierte Wagen mit vergleichsweise engen Einstiegstüren. Eine erste Fahrzeugserie von 27 Zügen wird seit Dezember 2015 auf drei Intercity-Linien im Nord-Ost-Netz eingesetzt, beispielsweise zwischen Leipzig und Norddeich Mole. Weitere 17 Doppelstockzüge einer zweiten Serie sollen vsl. ab Ende 2017 Intercity-Verkehre zwischen Stuttgart und Zürich sowie zwischen Karlsruhe und Nürnberg übernehmen. Im Untergeschoss des Steuerwagens mit Niederflureinstieg werden zwei Rollstuhlstellplätze mit Tisch und der Möglichkeit zum Umsetzen auf Standardsitze angeboten. Das taktiler Leitsystem mit diversen Wegeleithinweisen für blinde und stark sehbehinderte Reisende ist auf die Erfordernisse und Möglichkeiten eines Doppelstockzugs übertragen.
- Der Intercity 2 ist bei der im vorgesehenen Einsatzfeld durchaus häufig anzutreffenden Bahnsteighöhe von 55 cm für Rollstuhlfahrer optimal. Aufgrund der im Steuerwagen vorhandenen automatischen Schiebetritte ist hier

die schnelle Zugänglichkeit für Rollstuhlfahrer ohne weitere Hilfsmittel gewährleistet, wobei das Bordpersonal Kundenwünsche gern unterstützt. Für sonstige Bahnsteighöhen von 76 cm und 38 cm ist eine Lösung mittels mobiler Rampe vorgesehen. Die ergänzende Rampe wird im Zug mitgeführt. Rollstuhlfahrer müssen daher ihre Reise im Flächennetz mit dem neuen Intercity nicht zwingend anmelden, noch bei Halten an sonst stufenfreien Stationen auf das Vorhandensein von stationärem Personal angewiesen sein. Mobilitätseingeschränkte Reisende, die ihre Hilfeleistungen bei der Mobilitätsservice-Zentrale (MSZ) anmelden, werden jedoch analog der Züge der BR 407 an das Zugbegleitpersonal vorgemeldet.

- Der Personenverkehr (DB Fernverkehr AG und DB Regio AG) wird voraussichtlich den derzeit bestehenden Rahmenvertrag mit Bombardier Transportation zur Beschaffung von Doppelstockwagen der Plattform Do2010 ausschöpfen. Sollte es darüber hinaus zur Beschaffung weiterer Doppelstockzüge für den Fernverkehr kommen, verpflichtet sich die DB Fernverkehr AG, dass ggf. verwendete Rampen bezüglich Steigung/Gefälle bei 76 cm-Bahnsteigen den Vereinbarungen im DB Programm entsprechen. Auch die weiteren Vereinbarungen im DB Programm werden dann – soweit nicht gravierende technische Hinderungsgründe dagegen sprechen – vollumfänglich erfüllt.
- Das Redesign-Programm für die dritte ICE-Generation (ICE 3) wird die Berücksichtigung eines zweiten Rollstuhlplatzes sowie die Ergänzung von taktilen Informationen und kontrastreicher gestalteten Innenraumelementen beinhalten. Die neue Sitzgeneration verfügt über Haltegriffe und Reservierungsdisplays im gangseitigen Kopfstützenbereich. In die Wagen der 1. und 2. Klasse werden zusätzliche Gepäckregale mit Staufläche u. a. auf Fußbodenniveau integriert. Das Bordrestaurant wird durch Umbau eines heutigen Stehbereichs erweitert und mit neuen Sitzbänken ausgestattet. Der verbleibende Bistrobereich wird ebenfalls neu möbliert und ist für Rollstuhlfahrer zugänglich. Die Präsentation eines Musterzuges ist für Anfang 2017 geplant, der Serienumbau folgt anschließend bis vsl. Ende 2020.
- Im internationalen Verkehr wird ab Dezember 2015 die Kooperation mit der Tschechischen Bahn (CD) auf der Linie Berlin – Prag in neuer Qualität fortgesetzt. Für fünf Zugpaare der Linie (davon drei von/nach Hamburg umsteigefrei durchgebunden) sind grundlegend modernisierte Wagen vereinbart, die bis Jahresende 2016 nach und nach die heutigen Wagen ablösen. Jeder dieser Züge wird künftig für Rollstuhlfahrer zugänglich sein, was auf der Teilstrecke Berlin – Dresden zu einer deutlichen Ausweitung der Verbindungswahl führt. Informationsdisplays mit Anzeigen in tschechischer, deutscher und englischer Sprache ersetzen die heutige Zuglaufbeschilderung in den Einstiegräumen. Zusätzliche Anzeigen in Seitengang- und Großraumbereichen versorgen neu auch Sitzplatzbereiche mit visueller Information. Analog des Vormeldeprozesses für Rollstuhlfahrer für die Triebzüge der BR 407 wird eine Vormeldung von Rollstuhlfahrern auch bei diesen Zügen umgesetzt.

- Alle Fahrzeugprojekte umfassen eine signifikante Verbesserung des Informationsangebots. Über die Fahrgastbereiche verteilte Bildschirme zeigen während der gesamten Reise alle relevanten Informationen in kontrastreicher, gut lesbarer Schrift. Die Integration von Echtzeitinformationen für alle Reisenden umfasst zusätzlich die erreichbaren Anschlusszüge und steht bei den neu bestellten Fahrzeugen bereits zur Verfügung, während die Bestandsflotte des Fernverkehrs sukzessive im Rahmen der Flottenmodernisierung damit nachgerüstet wird.

2.1.2 Weitere Maßnahmen/Projekte im Bereich Fernverkehr

2.1.2.1 Initiative Mobilität 4.0

Die DB möchte die Digitalisierung als Chance für sich nutzen. Deshalb hat sie die „Initiative Mobilität 4.0“ ins Leben gerufen, um u.a. auch digitale Trends und damit verbundene Erfolgsfaktoren zum Wohle der Kunden zu nutzen.

Der Mobilitätsmarkt in Deutschland wandelt sich derzeit stark. Die Bedürfnisse der Kunden verändern sich, so dass die Anbieter von öffentlichem Verkehr sich darauf einstellen müssen – auch die DB. Für den Wandel gibt es zahlreiche Gründe: Der Wettbewerbsdruck nimmt zu, etwa durch die Öffnung des Fernbusmarkts, das zunehmende Angebot an Mitfahrgelegenheiten und Carsharing oder die wachsende Zahl von Eisenbahnverkehrsunternehmen auf dem deutschen Schienennetz. Außerdem beeinflusst die immer stärkere Nutzung des mobilen Internets via Smartphone und Tablet die Wahl des Verkehrsmittels. Neue Technologien und Anbieter, aber auch eine veränderte Nachfrage auf Seiten des Kunden treiben auch im Mobilitätsmarkt die Digitalisierung immer weiter voran. Steigende Datenmengen und neue Produkte, wie z.B. selbstfahrende Autos, werden den Markt in naher Zukunft weiter verändern.

2.1.2.2 Digitalisierung – Herausforderung und Chance für die Deutsche Bahn

Für die DB geht es darum, die Produkte optimal in das digitale Zeitalter zu überführen. Die Digitalisierung bietet die Chance, Kunden langfristig zu binden und neue Zielgruppen anzusprechen. Deshalb haben Kollegen aus dem Personenverkehr und dem DB-Konzern die „Initiative Mobilität 4.0“ gegründet, mit der sie neue Ideen und Innovationen noch gezielter fördern möchten. Dabei stehen die Bedürfnisse aller Kunden, somit auch die der Kundengruppe der mobilitätseingeschränkten Reisenden, ebenso im Fokus wie mögliche Szenarien für den Mobilitätsmarkt der Zukunft sowie konkrete Ideen und Handlungsfelder.

2.1.2.3 Produktbild DB Fernverkehr

Der Fernverkehr hat die Notwendigkeit erkannt, ein klares Leistungsversprechen aufzustellen und entwickelt zurzeit ein neues Produktbild. Das Produkt wird klar als Reiseerlebnis entlang der gesamten Reisekette definiert. Die Reise beginnt für den Kunden nicht erst beim Einstieg in den Fernverkehrszug und endet nicht mit dem Ausstieg. Sie beginnt bei der Reiseinspiration, geht über die Buchung, die Anfahrt zum Fernverkehrsbahnhof, die eigentliche Zugfahrt, bis zur Ankunft am Ziel des Reisenden und endet mit dem anschließenden Teil des Erlebnisses. Dabei werden nicht nur die Bedürfnisse an eine Reisendenbegleitung der Kunden im digitalen Umfeld berücksichtigt, sondern auch nach individuellen Lösungen für den „analogen“ Kunden gesucht.

Zur Fokussierung wurden die Reisen verschiedener Anspruchsgruppen, sog. Personas, nachvollzogen. Sie repräsentieren beinahe vollständig die heutige Reisedenstruktur. Gestützt auf empirische Daten, vor allem einer Kano-Studie, sowie ethnographischen Interviews, Reisendenbegleitungen und Beobachtungen, wird ein detailliertes Bild des heutigen Reiseerlebnisses aus Sicht der Personas gezeichnet. Die wichtigsten Punkte werden pro Persona in einer Handlungsmatrix zusammengefasst. Abschließend werden die Maßnahmen detailliert ausgeplant und als Prototypen umgesetzt.

2.1.2.4 ICE-Portal

Ab 2015 startet das ICE-Portal auf fast allen ICE-Zügen der DB Fernverkehr. Das Portal soll für eine Vielzahl von Reisenden zum digitalen Begleiter mit Reisemagazin und einem Unterhaltungsprogramm werden. Im Portal werden Informationen der DB (u.a. Speisekarte und Hinweise aus Services) und externer Partner integriert. Ein Element ist die Information über die Reise, entlang der Reiseroute werden u.a. Verspätungen und Halteausfälle, auch des Anschlusszuges, angezeigt, während die Reisenden im Portal z.B. spannende Reiseberichte lesen. Ein Ausbau mit Spielen für die Kleinen und Hörbücher sowie einem digitalen Zeitungsportal sind geplant.

Bereits beim Start des Portals bietet die DB Fernverkehr für Reisende mit Behinderungen Informationen zum Service und Kontaktmöglichkeiten. Bei der Weiterentwicklung sollen die Belange und Anforderungen dieser Zielgruppe entsprechende Berücksichtigung finden. Eine Einbindung der Programmbegleitenden Arbeitsgruppe ist für die nächste Ausbaustufe geplant.

2.1.2.5 IC Bus

Die IC Busse der DB Fernverkehr AG bieten auf den meisten Strecken Doppelstockfahrzeuge an, die über einen Rollstuhlstellplatz verfügen und so in vollem Umfang den gesetzlichen Vorschriften Rechnung tragen.

2.1.3 Maßnahmenplanungen im Unternehmensbereich Personenverkehr - DB Regio Schiene

Für den Normenstand der TSI PRM bei Betriebsaufnahme ist grundsätzlich der Anmeldezeitpunkt des Beschaffungsvertrags beim Eisenbahnbundesamt (EBA) durch den Hersteller maßgeblich. Die Anmeldung wird in der Regel unmittelbar nach Vertragsabschluss durchgeführt und kann bis zu sieben Jahre genutzt werden (gemäß Handbuch Eisenbahnfahrzeuge). In der Regel liegen zwischen der Anmeldung und Betriebsaufnahme vier bis fünf Jahre, was vor allem mit den langen Konzeptions- und Realisierungsphasen der vom Aufgabenträger spezifizierten Fahrzeuge in Verbindung steht. Die freiwillige Umsetzung zwischenzeitlich neu definierter Standards ist in der Regel äußerst kostenintensiv und kann nur dann berücksichtigt werden, wenn der Wettbewerb im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) dies zulässt.

Die Fahrzeuge, die von DB Regio ab 2009 bestellt und zugelassen wurden, erfüllen hinsichtlich der Barrierefreiheit alle Anforderungen des jeweiligen Verkehrsvertrages sowie der zum Zeitpunkt des Abschlusses des Beschaffungsvertrags gültigen TSI PRM.

Um die Anforderungen von Kundengruppen besser nachvollziehen zu können, arbeiten viele regionale Niederlassungen der DB Regio mit den vor Ort tätigen Fahrgastbeiräten zusammen, die auch die Interessen von mobilitätseingeschränkten Fahrgästen vertreten.

Mobilitätseingeschränkte Reisende finden in der Reiseauskunft auf www.bahn.de entsprechende Hinweise auf das Vorhandensein von fahrzeuggebundenen Einstiegs-/Ausstiegshilfen in Nahverkehrszügen der DB Regio AG.

2.1.3.1 Region Baden-Württemberg

Verkehrsbetrieb S-Bahn Stuttgart

Die S-Bahn Stuttgart ist mit 87 Fahrzeugen ET 430 und 60 Fahrzeugen ET 423 im Liniennetz der Region Stuttgart unterwegs. Diese Fahrzeuge bieten viel Komfort und Sicherheit für die Fahrgäste. So sind z.B. Signaltöne beim Öffnen und Schließen der Türen sowie Hinweisansagen während der Fahrt neu. Zudem überzeugen die Fahrzeuge durch ein modernes Beleuchtungskonzept, Komfortsitze sowie Monitore mit Informationen zur Fahrt und zu Anschlusszügen.

Die 60 Fahrzeuge ET 423 wurden einem Redesign unterzogen und an den Standard der ET 430 angepasst. Sie verfügen nun über zusätzliche Monitore zur Fahrgastinformation. Diese Ausstattungskomponenten kommen insbesondere mobilitätseingeschränkten Reisenden zugute.

Verkehrsbetrieb Württemberg, Verkehrsbetrieb Südbaden und DB ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH (RAB)

Die Verkehrsbetriebe Württemberg, Südbaden sowie die DB ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH (RAB) werden im Folgenden gemeinsam betrachtet, da die Region Baden-Württemberg das Thema Barrierefreiheit in diesen Verkehrsbetrieben im Rahmen der Gestaltungsmöglichkeiten übergreifend weiterentwickelt.

In allen genannten Verkehrsbetrieben stehen in den nächsten Monaten umfangreiche Vergabeverfahren an. Dies bedeutet, dass die bisherigen Leistungen im Wettbewerb neu vergeben werden.

Zum Hintergrund: Das Land Baden-Württemberg hat 2003 mit der DB Regio AG einen Verkehrsvertrag für die Erbringung von Zugleistungen „im Ländle“ geschlossen. Dieser Vertrag beinhaltet einen großen Teil aller im Nahverkehr in Baden-Württemberg erbrachten Zugkilometer (Zugkm) und endet en bloc im September 2016. Das Land Baden-Württemberg hat angekündigt, das Volumen des Vertrags (sog. „Großer Verkehrsvertrag“) in kleine Teilnetze zu zerteilen und diese im Rahmen von wettbewerblichen Vergabeverfahren neu zu vergeben.

In den Vergabeverfahren werden seitens des Landes umfangreiche Vorgaben zu Qualität und zum Umfang der Leistungen gemacht. Letztendlich erhält das Eisenbahnverkehrsunternehmen, welches den günstigsten Preis für die ausgeschriebenen Leistungen abgibt, den Zuschlag.

Ein großer Teil der Leistungen (ca. 30 Mio. Zugkm) soll mit Neufahrzeugen ausgeschrieben werden. Dabei werden die Inhalte des Lastenheftes vom Aufgabenträger definiert. Danach beschafft das Eisenbahnverkehrsunternehmen die Fahrzeuge, verkauft diese an das Land und pachtet sie anschließend zur Erbringung der spezifischen Verkehrsleistungen.

2.1.3.2 Region Hessen

Teilnetz Main-Weser/Niddertal/Kinzigtal

Sukzessive ersetzen auf den Strecken Frankfurt - Wächtersbach - Fulda, Frankfurt - Bad Vilbel - Glauburg-Stockheim und Frankfurt - Gießen - Kassel modernisierte und teilweise fabrikneue Doppelstock-Wagen mit einem neuen Innendesign, einem neuen modernen Fahrgastinformationssystem und im Steuerwagen mit einem gemäß TSI PRM gestalteten Mehrzweckraum (incl. Universaltoilette nach TSI PRM) die älteren Doppelstock-Wagen.

Die Niddertalbahn (Frankfurt - Glauburg-Stockheim) wird neben lokbespannten Doppelstockwagen überwiegend mit Verbrennungstriebwagen VT 642 bedient. Diese Fahrzeuge wurden für den Einsatz auf der Niddertalbahn umfassend modernisiert und verfügen über einen großen Mehrzweckbereich mit Rollstuhlstellplätzen, von denen auch die Universaltoilette zu erreichen ist. Im Einstiegsbereich zum Mehrzweckraum befindet sich eine manuell zusammenklappbare Rampe, mit der im Bedarfsfall die Lücke zwischen Zug und Bahnsteigkante geschlossen werden kann. Für die Überbrückung der Lücke zwischen Zug und Bahnsteigkante sind die Fahrzeuge zudem mit Schiebetritten ausgestattet. Die

Fahrzeuge verfügen weiterhin über ein optisch-akustisches Fahrgastinformationssystem.

Teilnetz Main-Neckar/Ried

Voraussichtlich ab Dezember 2017 werden die lokbespannten Züge auf den Strecken Frankfurt - Biblis - Mannheim und Frankfurt - Darmstadt - Wiesloch-Walldorf/Mannheim durch neue Doppelstocktriebzüge ersetzt. Die Einstiegshöhe beträgt an allen Türen 73 cm über Schienenoberkante und gewährleistet einen niveaugleichen Einstieg an Bahnsteigen mit 76 cm Höhe. Zur Überbrückung der Lücke zwischen Zug und Bahnsteigkante an Bahnsteigen mit einer abweichenden Höhe sind die Triebzüge mit einer automatisch ausfahrbaren Spaltüberbrückung auf Einstiegshöhe sowie einer mobilen Klapprampe für mobilitätseingeschränkte Reisende ausgestattet. Die mobile Klapprampe ist in jedem Triebzug einmal vorhanden und kann auf jeder Einstiegsseite verwendet werden. Die Rampe wird vom Kundenbetreuer auf Anforderung durch den Fahrgast (mittels Anforderungstaster) manuell bedient.

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

Teilnetz Dreieich

Auf der Dreieichbahn (Frankfurt - Rödermark - Ober-Roden - Dieburg) sind VT 646 und 628 im Einsatz. Die VT 646 besitzen eine Einstiegshöhe von 55 cm, verfügen über eine Überfahrbrücke, eine Universaltoilette, einen Rollstuhlstellplatz sowie ein optisch-akustisches Fahrgastinformationssystem. Die VT 628 sind nicht niveaugleich erreichbar und verfügen über keine fahrzeuggebundene Einstiegs- hilfe. Bei diesen Zügen ist der Zustieg eines Reisenden im Rollstuhl nicht möglich.

Voraussichtlich ab Mitte 2016 werden sukzessive die älteren Fahrzeuge der VT 628 durch moderne, niederflurige Triebwagen der VT 642 ersetzt. Diese Fahrzeuge sind bei den 55 cm hohen Bahnsteigen der Dreieichbahn niveaugleich zugänglich und verfügen über einen großen Mehrzweckbereich mit Rollstuhlstellplätzen, von denen auch die Universaltoilette zu erreichen ist. Die VT 646 bleiben im Einsatz. Voraussichtlich in der zweiten Jahreshälfte 2017 wird die komplette Linie mit Neufahrzeugen VT 632 und VT 633 bestückt. Diese Fahrzeuge entsprechen der TSI PRM. Diese besitzen in einem gekennzeichneten Mehrzweck- abteil ausgewiesene Rollstuhlstellplätze. Von diesem Mehrzweckbereich ist die Universaltoilette zu erreichen. Zudem sind in jedem Triebwagen mindestens 10 % der Sitzplätze für mobilitätseingeschränkte Reisende als „Priority Seats“ ausgewiesen. An den Fahrzeugenden befinden sich in den Einstiegsbereichen manuell zusammenklappbare Rampen, die bei Bedarf die Lücke zwischen Zug und Bahnsteigkante überbrücken können. Die Fahrzeuge verfügen weiterhin über ein optisch-akustisches Fahrgastinformationssystem.

Teilnetz Main-Spessart

Seit Dezember 2015 werden auf der Strecke Frankfurt - Aschaffenburg Triebzüge ET 425 eingesetzt. Über einen Ruftaster kann die Hilfe des Triebwagenführers zur Bedienung der hydraulisch absenkbaren Rampe angefordert werden. Diese Triebzüge sind mit einem Mehrzweckbereich, Rollstuhlstellplätzen sowie ausgewiesenen Sitzplätzen für schwerbehinderte Menschen und einer Universaltoilette ausgestattet. Weiterhin verfügen die Triebzüge über ein optisch-akustisches Fahrgastinformationssystem.

Teilnetz Taunus und Südhessen

Auf der Taunusstrecke und auf dem Südhessennetz werden lokbespannte Doppelstock-Züge eingesetzt, welche über einen großen Mehrzweckbereich im Steuerwagen verfügen. In diesem Mehrzweckbereich befindet sich eine Universaltoilette, welche barrierefrei zu erreichen ist. Der Abstand zwischen Zug und Bahnsteigkante wird durch eine bei Bedarf ausklappbare Rampe überbrückt. Weiterhin verfügen die Doppelstock-Wagen über ein optisch-akustisches Fahrgastinformationssystem.

S-Bahn Rhein-Main

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

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

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

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

DB Regio Hessen allgemein

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

Auf der Niddertalbahn und vsl. ab Mitte 2016 auch auf der Dreieichbahn, die jeweils mit VT bedient werden, wird sich in jedem Zug ein Zugbegleiter, der mobilitätseingeschränkten Fahrgästen behilflich sein kann, befinden.

2.1.3.3 DB Regio Nordrhein-Westfalen GmbH

In Nordrhein-Westfalen werden aktuell planmäßig nur noch auf fünf RE- und RB-Linien Fahrzeuge eingesetzt, die über keine fahrzeuggebundene Einstiegshilfe verfügen und somit nicht barrierefrei sind. Auf vier der Linien wird der Einsatz dieser Fahrzeuge spätestens zum Fahrplanwechsel im Dezember 2016 enden. So werden beispielsweise bis dahin im Sauerlandnetz 36 neue Dieseltriebwagen VT 632 und VT 633 beschafft und eingesetzt, die alle Anforderungen der TSI PRM erfüllen. Bis auf eine Linie, die RB-Linie 37 von Duisburg Hauptbahnhof nach Duisburg-Entenfang, kommen dann auf allen RE- und RB-Linien in Nordrhein-Westfalen moderne Fahrzeuge zum Einsatz, die größtenteils über fahrzeuggebundene Einstiegshilfen, z. T. Universaltoilette, einen Servicruf für Rollstuhlfahrer im Bereich der Rollstuhlplätze und insgesamt über ein modernes Design verfügen.

Auch auf den S-Bahn-Linien in Nordrhein-Westfalen sind moderne Fahrzeuge unterwegs: Bei der S-Bahn Rhein-Ruhr wird der Verkehr regulär mit 84 ET 422 und 28 ET 1440 abgewickelt, die in den Jahren 2008 bis 2014 beschafft wurden. Beide Baureihen verfügen über eine manuell durch den Triebfahrzeugführer anlegbare Rampe zum Ein- und Ausstieg von Rollstuhlfahrern; die Triebwagen der ET 1440 verfügen zudem über eine Universaltoilette nach TSI PRM. Nur auf den ausschließlich in der Hauptverkehrszeit zusätzlich verkehrenden Fahrten und einigen Fahrten der S 4 kommen ältere Fahrzeuge zum Einsatz, die aber an vielen 96 cm hohen Bahnsteigen trotzdem einen barrierefreien Einstieg ermöglichen.

Mit ebenfalls größtenteils modernen Fahrzeugen wird auch das Netz der S-Bahn Köln betrieben: An allen Stationen mit einer Bahnsteighöhe von 96 cm ist dort ein barrierefreier Zustieg möglich. 63 Triebwagen ET 423 verfügen zudem über eine fahrzeuggebundene Einstiegshilfe, die auch an anderen Bahnsteigen den Einstieg für Rollstuhlfahrer ermöglicht.

2.1.3.4 DB Regio Nord - VB Niedersachsen

Auf allen lang laufenden RE-Linien sind Doppelstock-Züge mit Steuerwagen im Einsatz. Die Fahrzeuge verfügen über eine elektrische Überfahrrampe, eine ge-

räumige Toilette und einen großen Mehrzweckbereich. Diese Züge fahren auf folgenden Strecken:

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

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

Im Expresskruz Niedersachsen/Bremen (Hannover - Norddeich/Bremerhaven und Osnabrück - Bremerhaven) werden alle Züge mit mindestens einem, überwiegend sogar mit zwei Kundenbetreuern, begleitet. Damit kann mobilitätseingeschränkten Reisenden verlässlich eine Unterstützung beim Ein- und Aussteigen angeboten werden.

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

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

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

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

Alle Bahnsteige im S-Bahn-Netz sind bzw. werden kurzfristig auf eine Höhe von 76 cm über Schienenoberkante gebracht und Bahnsteigzugänge barrierefrei ausgebaut (Ausnahmen sind Barnten, Emmerthal und Altenbeken).

Seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2014 werden im Harz-Weser-Netz auf zwei weiteren Linien Fahrzeuge (VT 648.2) mit stufenfreiem Einstiegsbereich und behindertenfreundlicher Toilette eingesetzt:

- Braunschweig - Salzgitter-Lebenstedt
- Braunschweig - Schöppenstedt

Diese Fahrzeuge mit mobiler Einstiegshilfe und Rollstuhlstellplatz sind seit 2005 bereits auf folgenden Linien im Harz-Weser-Netz im Einsatz:

- Braunschweig - Herzberg (Harz)
- Nordhausen - Göttingen
- Nordhausen - Bodenfelde
- Bad Harzburg - Göttingen

Zugleich werden alle Fahrzeuge im Harz-Weser-Netz mit taktilen Tastlippen an den Einstiegstüren versehen. Taktile Zeichen im Fahrzeug und Piktogramme mit Braille-Schrift werden die Informationen ergänzen. An den Rollstuhlstellplätzen werden Sprechstellen eingebaut.

Fahrgastinformationsdisplays sollen die schon heute vorhandene akustische und optische Information zum nächsten Halt und der Ausstiegsseite ergänzen und insbesondere Anschlussinformationen visualisieren.

2.1.3.5 DB Regio Nord - VB Schleswig-Holstein

Das Land Schleswig-Holstein hat in den vergangenen Jahren die Nahverkehrsleistungen nach Teilnetzen neu ausgeschrieben. Das Bahnnetz in Schleswig-Holstein unterteilt sich in die Netze Nord, Ost, West und Mitte. Mit dem Betriebsstart des Teilnetzes Mitte im Dezember 2014 sind nun diese Netze in europaweiten Ausschreibungen in Wettbewerbsverfahren vergeben worden. In den Ausschreibungen kamen Angebote mit Neufahrzeugen zum Zuge, sodass die zur Zeit der Ausschreibung gültigen Vorgaben zur Barrierefreiheit umgesetzt werden konnten und heute ein moderner Fuhrpark den Nahverkehr in Schleswig-Holstein prägt.

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

Fahrzeugseitige Maßnahmen – unterteilt nach Netzen

Die RB SH hat in den vergangenen Jahren viel dafür getan, ihre Fahrzeugflotte barrierefrei auszugestalten, wobei die Optimierung der Einstiegsverhältnisse einen

markanten Stellenwert besitzt. Die Einstiegsbereiche für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste werden am Fahrzeug eindeutig gekennzeichnet. Daneben wird durch eine standardisierte Zugreihung (= Position des Mehrzweckbereiches) sichergestellt, dass der barrierefreie Einstieg immer an der gleichen Stelle zu finden ist.

Netz Mitte: Elektrischer Lok-Wagen-Zug (Doppelstock-Zug)

Zum Netz Mitte gehören die Nahverkehrslinien RE 7, RE 70 und RB 77. Im Rahmen des neuen Verkehrsvertrages Netz Mitte erneuert die RB SH ihre Flotte mit 16 vierteiligen elektrischen Lok-Wagen-Zügen (Doppelstock). Diese Fahrzeuge erfüllen hinsichtlich Barrierefreiheit alle Anforderungen des Verkehrsvertrages sowie der zum Zeitpunkt der Bestellung gültigen TSI PRM.

Ausstattungsbestandteile für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen

- Abstellmöglichkeiten für sperriges Gepäck, Kinderwagen und Fahrräder bieten die großzügig dimensionierten Mehrzweckbereiche im Untergeschoß der beiden Triebwagen.
- Die Fußbodenhöhe von 60 cm dieses Mehrzweckbereiches ermöglicht eine Erreichbarkeit von allen Bahnsteigen über maximal eine Stufe. Die Höhendifferenz liegt dabei unter 25 cm.
- Die Stellplätze für Rollstuhlfahrer, die Sitzplätze für Begleitpersonen und die Universaltoilette ist im Triebwagen 1 zu finden. Die Rollstuhlstellplätze verfügen über 80 % ununterbrochenen Fensteranteil und haben einen Begleiterplatz.
- Eine bei Bedarf durch das Zugpersonal ausklappbare Überfahrrampe stellt darüber hinaus sicher, dass Rollstuhlfahrer die Stellplätze erreichen können. Diese Rampe ermöglicht bei einer Bahnsteighöhe von 38 cm bis 76 cm einen problemlosen und schnellen Zugang. Die durchgehend gleichmäßige Rampenneigung liegt je nach Bahnsteighöhe zwischen 8,5° und 10,2°. Ebenso kann mit der Rampe der ohnehin sehr geringe Restspalt zwischen Zug und Bahnsteig vollständig überbrückt werden.
- In jedem Einstiegsbereich ist eine Fahrgastsprechstelle installiert. Durch Betätigen eines Knopfes auf der Sprechstelle kann der Fahrgast einen Sprechwunsch anmelden, der dem Triebfahrzeugführer angezeigt wird. Der Triebfahrzeugführer kann dann das Gespräch annehmen und die Sprachrichtung umschalten.

Ausstattungsbestandteile insbesondere für gehörlose und hörbehinderte Menschen

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

Ausstattungskomponenten insbesondere für blinde und sehbehinderte Menschen

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

Trotz fristgerechter Bestellung seitens der Deutschen Bahn kommt es beim Hersteller der Doppelstock-Triebzüge zu Lieferverzögerungen, sodass die RB SH bis zur Auslieferung der Neufahrzeuge einen mit dem Land abgestimmten Übergangsfahrplan mit den heute vorhandenen Wagen anbietet. Bei diesen Wagen handelt es sich um Doppelstock-Wagen mit einem Niederflursteuerwagen sowie umgebaute und modernisierte Interregio-Wagen (Schleswig-Holstein-Express). Die RB SH legte bei der Konzeption des Übergangsfahrplans großen Wert darauf, die angestrebten Verbesserungen für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste von Anfang an umzusetzen. Alle eingesetzten Züge verfügen deshalb über fahrzeugseitige Einstiegshilfen wie Überfahrrampen oder Hublifte.

Ausstattungskomponenten für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen

- Doppelstock-Steuerwagen verfügen über Überfahrrampen, die Steuerwagen des Schleswig-Holstein-Express verfügen jeweils über einen Hublift.
- In den Steuerwagen befindet sich der Mehrzweckbereich mit Stellplätzen für Rollstuhlfahrer, Sitzplätze für Begleitpersonen sowie die Universaltoilette. Notruftasten – auch auf der Universaltoilette – ermöglichen direkten Kontakt zum Fahrpersonal, welches Hilfestellung leisten kann.

Ausstattungskomponenten insbesondere für gehörlose und hörbehinderte Menschen

- Fahrgastinformationssystem, das auf einer Displayanzeige den nächsten Halt anzeigt. Bei den Doppelstock-Zügen wird zusätzlich die Ausstiegsseite angezeigt.
- Doppelstock-Wagen: An beiden Fahrzeuglängsseiten jedes Wagens wird außen über eine Displayanzeige das Fahrtziel angezeigt. Alternativ: Anzeige des Zugziels auf Schildern an den Wagenenden.
- Fahrtzielanzeige an der Stirnseite aller Züge.

Ausstattungskomponenten insbesondere für blinde und sehbehinderte Menschen

- Der nächste Halt und die Lage der Bahnsteigseite werden durch das Fahrgastinformationssystem oder durch Ansagen des Fahrpersonals in jedem Wagen angekündigt.
- Notruftasten – auch auf der Universaltoilette – ermöglichen direkten Kontakt zum Fahrpersonal, welches Hilfestellung leisten kann.

Bereits mit Start des Übergangsfahrplans im Dezember 2014 mit vorhandenem Wagenmaterial sowie den stufenlos erreichbaren Stationen bestand grundsätzlich zu jedem Zug im Netz Mitte eine Zugangsmöglichkeit. Mobilitätseingeschränkte Fahrgäste können so jederzeit ohne Voranmeldung zusteigen. Mithilfe von Wagenreihungsplänen an den Stationen kann der Standort des Mehrzweckbereiches lokalisiert werden. In der Regel befindet sich der Mehrzweckbereich:

- RE 7 - Hamburg - Flensburg: ab Hamburg am Schluss des Zuges, ab Flensburg an der Spitze des Zuges
- RE 70 - Hamburg - Kiel: ab Hamburg am Ende des Zuges, ab Kiel an der Spitze des Zuges
- RB 77 - Neumünster - Kiel: ab Neumünster am Schluss des Zuges, ab Kiel an der Spitze des Zuges

Netz Nord: LINT 648.4

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

Ausstattungskomponenten für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen

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

Ausstattungskomponenten insbesondere für gehörlose und hörbehinderte Menschen

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

Ausstattungsbestandteile insbesondere für blinde und sehbehinderte Menschen

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

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

Netz Ost: Doppelstock-Zug und VT 648.3

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

Ausstattungsbestandteile für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen

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

Ausstattungsbestandteile insbesondere für gehörlose und hörbehinderte Menschen

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

Ausstattungsbestandteile insbesondere für blinde und sehbehinderte Menschen

- Der nächste Halt und die Lage der Bahnsteigseite werden in den Doppelstock-Wagen durch Ansagen des Fahrpersonals oder teilweise automatisch in jedem Wagen angekündigt sowie im LINT durch automatische Ansagen.

- Beide Fahrzeugarten ermöglichen über Notruftasten - auch auf der Universaltoilette - direkten Kontakt zum Fahrpersonal, welches Hilfestellung leisten kann.
- In den Mehrzweckbereichen der Züge befinden sich sicherheits- und zweckdienliche Piktogramme mit Brailleschrift.

Die Fahrzeuge ermöglichen jederzeit einen barrierefreien Zustieg. Wo dies auch durch eine stufenlos erreichbare Station ermöglicht wird, können mobilitätseingeschränkte Fahrgäste jederzeit ohne Voranmeldung zusteigen. Mithilfe von Wagenreihungsplänen an den Stationen kann der Standort des Mehrzweckbereiches bei den Doppelstock-Zügen lokalisiert werden. In der Regel befindet sich der Mehrzweckbereich:

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

Kommunikation – Anforderungen und Maßnahmen

Schulung und Information der Mitarbeiter

Das direkte Bindeglied zwischen Fahrgast und Unternehmen ist das Personal im Zug. Dazu zählen die Triebfahrzeugführer sowie die Kundenbetreuer. In regelmäßigen Intervallen sind alle Mitarbeiter verpflichtet, an Schulungen und Fortbildungen teilzunehmen, um bspw. über Neuerungen im Tarif informiert zu werden. Dabei werden aber nicht nur neue Inhalte vermittelt, sondern auch bestimmte Themen vertieft. Dazu zählt auch der Umgang mit mobilitätseingeschränkten Fahrgästen.

Momentan wird zusammen mit Vertretern von Behindertenverbänden ein Schulungskonzept für die Mitarbeiter im Zug erarbeitet. Den Interessensverbänden wird angeboten, sich mit den zertifizierten Fachtrainern auch weiterhin zu den besonderen Belangen auszutauschen und die Inhalte weiterzuentwickeln. Die Trainer dienen dann als Multiplikatoren und vertiefen diese Belange in den Unterrichtseinheiten mit den Fahrpersonalen.

Änderungen z.B. hinsichtlich des stufenlosen Zugangs zu einer Station im Rahmen von Bauarbeiten erhalten die Fahrpersonalen mittels Weisungen. Bei einem geänderten Fahrzeugeinsatz erhalten sie die Information direkt von der Transportleitung auf ihr Handy und können so Fahrgäste umgehend informieren.

Informationsmedien für die Fahrgäste

a) Broschüren/Übersichten

- Die Broschüre „Mobilität für alle“ der NAH.SH GmbH und des Hamburger Verkehrsverbundes (HVV) - kann bei den Verkehrsunternehmen angefordert werden.

- Die Broschüre „Mobil mit Handicap - Services für mobilitätseingeschränkte Reisende“ der Deutschen Bahn - kann bei den Verkehrsunternehmen angefordert werden.
- Übersichtskarte der NAH.SH mit Hinweisen zu Einrichtungen für mobilitätseingeschränkte Reisende. Hier werden u.a. stufenlos erreichbare Bahnsteige - abgestimmt auf die jeweils dort haltenden Fahrzeuge oder Bahnhöfe mit Universaltoilette ausgewiesen. Alle Fahrzeuge der RB SH und die Bahnhöfe im Land sind mit einer aktuellen Version dieser Übersichtskarte ausgestattet. Die Karte kann bei Bedarf über das Verkehrsunternehmen angefordert werden.
- RB SH weist in ihren Faltfahrplänen über ein Rollstuhl-Symbol auf Zugverbindungen mit barrierefreier Zustiegsmöglichkeit hin.

b) Internet

- Barrierefreie Züge sind erkennbar, wenn in der Reiseauskunft (www.bahn.de) ein entsprechender Hinweis zur Barrierefreiheit beim ausgewählten Zug erscheint.
- Auf der Internetseite der RB SH (www.bahn.de/regio-sh) erhalten Interessierte unter dem Reiter „Service“ Informationen für barrierefreies Reisen. U.a. ist hier die Übersichtskarte der NAH.SH zu finden (auch als Download).
- Insbesondere für sehbehinderte Reisende ist die Schriftgröße der Internetseite in drei Stufen änderbar.

c) Informationsmöglichkeiten bei Unregelmäßigkeiten/Fragen

- An allen stufenlos erreichbaren Stationen sind Kundeninformationen mit hilfreichen Informationen für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste für den Fall vorhanden, dass außerplanmäßig ein nicht barrierefreies Fahrzeug im Einsatz ist.
- Der Kundendialog der RB SH steht mobilitätseingeschränkten Reisenden gern für die Beratung bei der Reiseplanung oder Fahrplanauskünften zur Verfügung.
- Die Mobilitätsservice-Zentrale ist grundsätzlich der kompetente Ansprechpartner bei der Reiseplanung und Fahrplanauskunft. Darüber hinaus erhält der Reisende hier Unterstützung bei der Organisation von Hilfeleistungen beim Ein-, Um- oder Aussteigen. Die Transportleitung der RB SH erhält eine Liste mit allen angemeldeten mobilitätseingeschränkten Reisenden und informiert auf dieser Grundlage das Zugpersonal via SMS über Zu- bzw. Ausstieg sowie die Art der Hilfestellung. Vorteil dabei ist, dass der Kundenbetreuer den Kunden bereits an der jeweiligen Station in Empfang nehmen kann.

2.1.3.6 DB Regio Südwest: Rheinland - Pfalz, Saarland und S-Bahn RheinNeckar

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

Mit dem Betriebsstart des Teilnetzes „Dieselnetz Südwest“ im Dezember 2015 wird die letzte Nahverkehrsleistung, die in einem europaweiten Wettbewerbsverfahren in Rheinland Pfalz vergeben wurde, in Betrieb genommen.

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

Südwest-Express - SÜWEX

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

Der Betrieb wurde zum Fahrplanwechsel Ende 2014/2015 mit neuen Fahrzeugen des Typs ET 1429 aufgenommen. Diese Fahrzeuge sind mit breiten, zwei-flügeligen Schwenkschiebetüren ausgestattet und verfügen über zwei elektrisch übereinander angeordnete Schiebetritte an allen Einstiegstüren. Diese fahrzeuggebundenen Einstieghilfen sind für eine Einstiegshöhe von 38 cm bis 76 cm geeignet. An einem Kopfe des Fahrzeugs ist ein großer, mit Klappsitzen bestückter Mehrzweckraum für den Transport von Fahrrädern vorhanden.

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

West- und Südpfalznetz

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

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

Dieselnetz Südwest

Das Dieselnetz Südwest ist zum 13.12.2015 mit den neuen Fahrzeugen VT 623 und VT 622 in Betrieb gegangen. Pro Fahrzeug sind zwei mit Klappsitzen bestückte Mehrzweckräume vorhanden. In diesen Mehrzweckräumen ist Platz für zwei Rollstuhlfahrer und 18 Fahrräder. Die Rollstuhlstellplätze in den Mehrzweckräumen sind grundsätzlich einem barrierefreien Einstieg sowie der Universaltoilette zugeordnet. An der Außenseite des Fahrzeugs sind die Rollstuhlstellplätze durch geeignete Markierungen kenntlich gemacht. Pro Fahrzeug ist an der Zugtür zum Mehrzweckraum eine mechanisch, manuell zu bedienende Vorrichtung installiert, mit deren Hilfe mobilitätseingeschränkte Fahrgäste auch bei nicht niveaugleichen Einstiegsverhältnissen in und aus dem Fahrzeug gelangen können. Über eine Ruftaste kann der mobilitätseingeschränkte Fahrgast den Ein- oder Ausstiegswunsch anzeigen.

Moseltalbahn

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

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

Lahn-Eifel-Bahn

Seit dem Fahrplanwechsel am 14. Dezember 2014 hat DB Regio Südwest die Nahverkehrsleistungen auf der Schiene im Lahntal zwischen Koblenz und Limburg sowie auf der Pellenz-Eifel-Strecke zwischen Andernach und Mayen/Kaisersesch wieder übernommen. Zur Erbringung der Verkehrsleistungen werden auf dem Netz insgesamt 23 Diesel-Triebwagen vom VT 640 und VT 643 eingesetzt. Alle Fahrzeuge verfügen über eine Einstiegsrampe und einen barrierefreien Zugang zum großzügigen Mehrzweckraum und zur Universaltoilette. Zu jedem Rollstuhlstellplatz gehören eine Wechselsprechanlage und ein Anforderungstaster.

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

Saarland

Das Saarland, mit dem DB Regio noch einen Verkehrsvertrag bis 2018 besitzt, beabsichtigt, noch in 2015 eine europaweite Ausschreibung des RB-Netzes durchzuführen.

Z.Z. werden für die RB-Leistungen in diesem Bundesland und in den angrenzenden Streckenabschnitten in Rheinland-Pfalz bis Trier, Kaiserslautern und Neubrück elektrische Triebwagen (ET 425 bzw. ET 426) eingesetzt. Diese Fahrzeuge sind mit einem Hubschwenklift, zum leichteren Einstieg für Rollstuhlfahrer, an den Eingangstüren der beiden Triebköpfe ausgestattet. Beide Fahrzeugtypen sind mit Mehrzweckräumen und einer Universaltoilette, die auch für Elektro-Rollstuhlfahrer geeignet ist, ausgestattet. Damit werden die besonderen Anforderungen von Mobilitätseingeschränkten Reisenden berücksichtigt.

Auf den dieselbetriebenen Strecken zwischen Saarbrücken und Lebach sowie zwischen Saarbrücken - (Einzelzüge) Dillingen - Niedaltdorf verkehren Diesel-Triebwagen (VT 628/928), die mit einem Mehrzweckraum ausgestattet sind.

S-Bahn RheinNeckar

Nach der von DB Regio Südwest gewonnenen Ausschreibung des Los 1 der S-Bahn RheinNeckar werden die bisher dort eingesetzten Fahrzeuge (ET 425) bis 2017 grundlegend modernisiert. Alle Fahrzeuge werden entsprechend der Anforderungen von Mobilitätseingeschränkten Menschen umgebaut und erhalten neue Sitzpolster. Aktuell sind diese Fahrzeuge bereits mit Klapptrittstufen an allen Türen ausgerüstet, sodass das Spaltmaß lediglich wenige Zentimeter beträgt. Zur vollständigen Überbrückung dient eine Überfahrrampe, die im Bedarfsfall ergänzend ausgelegt wird. Die Universaltoilette wird mit taktilen Piktogrammen ausgestattet, so dass eine bessere Orientierung für blinde Reisende möglich ist.

Die Fahrzeugflotte wird von heute 40 auf künftig 77 ET 425 bis zur Inbetriebnahme des Los 1 in 2017 erfolgen. Die Stationen des Los 1 sind heute schon barrierefrei gestaltet.

Restliche Verkehre im Großraum Rhein-Neckar

Die RB-Verkehre, welche künftig in das Los 2 der S-Bahn RheinNeckar übergehen sollen, werden heute überwiegend mit ET 425 bedient. Diese Fahrzeuge sind mit einer Überfahrrampe oder einem Hubschwenklift ausgestattet.

Einzelne Tagesrandlagen werden heute mit lokbespannten Wagenzügen und in Ausnahmefällen mit VT 628 bedient. Beide Fahrzeugtypen verfügen über Mehrzweckbereiche und Rollstuhlstellflächen. Eine fahrzeuggebundene Einstiegshilfe ist nicht installiert.

Die Stationen des Los 2 der S-Bahn RheinNeckar werden in den nächsten Jahren sukzessive barrierefrei gestaltet.

Im Bereich der Kundeninformation und der reisebegleitenden Services gewähren barrierefreie Online- und Printmedien bereits heute eine umfangreiche Information der Fahrgäste. Informationen hierzu gibt es unter www.s-bahn-rheinneckar.de.

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

Fahrzeuge

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

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

kommen moderne, schnelle und klimatisierte Doppelstock-Wagen zum Einsatz. Eine fahrzeuggebundene mechanische Einstiegshilfe ermöglicht bei allen gängigen Bahnsteighöhen den Einstieg mobilitätseingeschränkter Reisender. Die Fahrzeuge der ersten Generation, die auf den Linien RE 1 BB, RE 3 und RE 5 im Einsatz sind, erhielten inzwischen in den Werkstätten in Wittenberge und Cottbus ein Redesign. Eine Universaltoilette ist neu jetzt im Servicewagen in der Mitte des Zuges vorhanden, ebenso ein Mehrzweckbereich, der für die Reise rollstuhlnutzender Reisender vorgesehen ist sowie ausfahrbare Schiebetritte und weitere, speziell für die Reise mobilitätseingeschränkter Reisenden vorgesehene Ausrüstungen. Auf den Linien RE 3 und 5 kommen saisonal zusätzliche Fahrradwagen mit großen Mehrzweckabteilen im Untergeschoß zum Einsatz.

Auf folgenden Linien (zum Teil neue Linienbezeichnungen und -führungen ab Dezember 2015) sind moderne Elektro-Triebzüge im Einsatz:

- ET 442
 - RE 7 - Wünsdorf-Waldstadt - Berlin - Dessau
 - RE 10 - Cottbus - Leipzig
 - RB 10 - Nauen - Berlin Hbf
 - RB 11 - Frankfurt (Oder) - Cottbus
 - RB 13 - Wustermark - Berlin-Spandau
 - RB 14 - Nauen - Berlin-Schönefeld Flughafen
 - RE 15 - Hoyerswerda - Ruhland - Dresden (entsprechend der Bestellung)
 - RB 17 - Wismar - Ludwigslust

- RE 18 - Cottbus - Ruhland - Dresden (entsprechend der Bestellung)
- RB 20 - Potsdam - Hennigsdorf (b Bln) - Oranienburg
- RB 21 - Wustermark - Potsdam Griebnitzsee (- Berlin Friedrichstraße)
- RB 22 - Königs Wusterhausen - Potsdam Griebnitzsee (- Berlin-Friedrichstraße)
- RB 23 - Potsdam - Michendorf
- RB 24 - Eberswalde - Berlin - Senftenberg
- RB 31 - Elsterwerda - Dresden (entsprechend der Bestellung)
- RB 43 - Cottbus - Falkenberg (Elster)
- RB 49 - Cottbus - Ruhland - Falkenberg (Elster) (entsprechend der Bestellung)
- S-Bahn Rostock - alle Linien

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

Mit Eröffnung des neuen Flughafens Berlin-Brandenburg werden diese Fahrzeuge auf allen Linien, die diesen Flughafen bedienen, eingesetzt (einschließlich des neuen RE 9 von der Berliner Innenstadt zum Flughafen).

■ ET 429

- RE 9 M/V - Rostock - Stralsund - Sassnitz/Ostseebad Binz

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

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

■ VT 623

- RE 4 M/V - Lübeck - Güstrow - Neubrandenburg - Pasewalk - Szczecin/Ueckermünde Stadthafen (Einsatz ab 10/2015)

■ VT 642

- RB 11 - Wismar - Rostock - Tessin
- RB 12 - Bad Doberan - Rostock - Ostseebad Graal-Müritz
- RB 15 - Waren (Müritz) - Inselstadt Malchow

■ VT 646

- RE 6 - Berlin-Spandau - Neuruppin - Wittenberge
- RB 55 - Hennigsdorf (b Bln) - Kremmen
- RB 66 - Angermünde - Szczecin

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

Kundenservice und Personal

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

2.1.3.8 Region Bayern

Auch im Zeitraum von 2016 bis 2020 wird DB Regio der Marktführer im bayrischen Schienenpersonennahverkehr sein. Dabei schreitet - auch mit Unterstützung des Aufgabenträgers - die Modernisierung und Verjüngung der Fahrzeugflotte voran. Von den über 2.300 Wagen von DB Regio Bayern sind bereits 1.900 Wagen bzw. Wagenkästen der Triebzüge so ausgestattet, dass - jeweils abhängig von den Bahnsteigverhältnissen - ein barrierefreier oder ein annähernd barrierefreier Zustieg möglich ist. Es handelt sich dabei um ET-Fahrzeuge (ET 423, ET 425, ET 426, ET 440, ET 442 und ET 2442) sowie um mehrere hundert Doppelstock-Wagen. Die meisten dieser Fahrzeuge verfügen über Universaltoiletten.

In den Jahren 2018 bis 2020 wird DB Regio Bayern durch den Zulauf von neuen, speziell auf den Verkehr München - Ingolstadt - Nürnberg mit bis zu 180 km/h zugeschnittenen Doppelstock-Wagenzügen mit niedriger Einstiegshöhe in die Lage versetzt, auf den bisher erforderlichen Einsatz von nicht barrierefreien Wagen des Fernverkehrs verzichten zu können.

Etwa für den gleichen Zeitraum wird der Zulauf zweier Fahrzeuglieferungen der neuen elektrischen Lok-Wagen-Zügen (Doppelstock) erwartet, der die Freisetzung der letzten einstöckigen Nahverkehrswagen und auch die Reduzierung des Einsatzes von Doppelstock-Wagen mit Hocheinstieg ermöglichen wird. Diese neueste Fahrzeuggeneration, die die Vorteile von elektrischen Triebzügen mit denen von doppelstöckigen Fahrgasträumen in sich vereint, ist ebenso, wie die o. g. Baureihe, für den Schnellfahrbetrieb verbindlich bei der Fahrzeugindustrie bestellt und befindet sich bereits im Bau. Die Realisierung beider Beschaffungsprojekte wird durch die Beauftragung entsprechender Verkehrsleistungen durch die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) möglich.

Für das Jahr 2020 wird damit ein Zustand angestrebt, bei dem hochflurige Fahrzeuge nur noch im Bereich der bogenschnellen Neigetechnik-Verkehre zum Einsatz kommen. Für diese Verkehre, die ausgewählte Randregionen Bayerns an die Zentren München, Nürnberg und Augsburg anbinden, werden perspektivisch etwa 80 doppelteilige (also jeweils zwei Wagenkästen) Diesel-Triebwagen benötigt. Für diejenigen Fahrzeuge, die für einen längeren Einsatz (bis vsl. 2028) vorgesehen sind, ist die Ausrüstung mit einem Hublift und die Vergrößerung des Mehrzweckraums geplant.

Im Bereich der S-Bahn-Systeme in München und Nürnberg sind beinahe alle Bahnsteige an die Einstiegshöhen der Fahrzeuge angepasst bzw. für eine Anpassung vorgesehen. Dort, wo aus betrieblichen Gründen, d.h. durch Mischverkehr mit Güterzügen, keine hohen Bahnsteige (76 cm bzw. 96 cm) realisiert werden können, stehen im Bedarfsfall mobile Überfahrrampen zur Verfügung, die durch den Triebfahrzeugführer manuell bedient werden. Der Triebfahrzeugführer ist dabei den mobilitätseingeschränkten Fahrgästen beim Ein- und Ausstieg behilflich. Der Ausstiegswunsch eines mobilitätseingeschränkten Fahrgastes kann dem Triebfahrzeugführer durch entsprechende Ruftasten in den Mehrzweckräumen der Züge angekündigt werden.

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

Ebenso haben auf den Linien des sog. Allgäu-Schwaben-Taktes seit Dezember 2014 mehr als 50 Niederflur-Doppelstock-Wagen zwölf bisherige konventionelle Nahverkehrszuggarnituren ersetzt, die aus ehemaligen „Silberlingen“ mit steilen Treppeneinstiegen gebildet waren. Damit werden Platzangebot, aber auch die Einstiegsverhältnisse und die Zugänglichkeit zu den Mehrzweckräumen signifikant verbessert. Die Erleichterungen beim Ein- und Ausstieg ergeben sich nicht nur aus den optimierten Höhenverhältnissen, sondern auch aus den Türbreiten und den Drucktasten zum Öffnen der Türen. Der Steuerwagen bietet Sitzplätze erster und zweiter Wagenklasse, ist mit einer Universaltoilette ausgestattet und verfügt über eine manuell auslegbare Überfahrrampe. Diese Rampe erleichtert den Ein- und Ausstieg mobilitätseingeschränkter Kunden auf den noch verbliebenen niedrigen Bahnsteigen erheblich. DB Regio Bayern investiert in sieben neue Diesel-Loks der Baureihe 245, um die Wagen auf den nicht elektrifizierten Strecken zum Einsatz bringen zu können.

Zum gleichen Zeitpunkt werden durch DB Regio Südost zwischen Hof und Plauen, Zwickau, Chemnitz, Dresden alle RE-Züge mit Doppelstock-Wagen mit Tiefeinstieg gefahren. Bisher verkehrten hier Doppelstock-Züge und Neigetechnik-Diesel-Triebwagen im stündlichen Wechsel.

Im ersten Halbjahr 2015 erfolgte im Werdenfels-Takt der Zulauf weiterer zwei- und vierteiliger ET 2442. Im Durchschub konnten dadurch die dort bisher eingesetzten ET 425 und ET 426 zur Mainfrankenbahn (Regionalbahnlinien rund um Würzburg) wechseln, wo sie lokbespannte Züge mit klassischen Altbau-Wagen ersetzen. Die ET 425 und ET 426 sind mit Hubliften und weiteren für die Beförderung von Rollstuhlfahrern notwendigen Merkmalen, einschließlich einer Universaltoilette, ausgestattet.

Für die RB-Verkehre von Frankfurt und Hanau über Aschaffenburg nach Laufach bzw. Heigenbrücken, Lohr, Gemünden und Würzburg stehen seit Fahrplanwechsel 12/2015 ET 425 und ET 426 zur Verfügung. Damit werden dort die bisher eingesetzten Altbauwagen, die bauartbedingt besonders steile Einstiegsbereiche aufweisen, entbehrlich.

2.1.3.9 Region Südost

Kundeninformation & Service

In Zusammenarbeit mit dem Land Sachsen-Anhalt wurde die Quote für Kundenbetreuer weiter stabilisiert. Im Vertrag E-Netz Nord wird seit Ende 2013 eine Quote von 100% realisiert. In den weiteren Verkehrsverträgen Sachsens-Anhalts, welche teilweise lediglich eine Prüfquote von 20% beinhalten, stehen Kundenbetreuer in ca. 65% aller Züge mobilitätseingeschränkter Reisender für Hilfestellungen zur Verfügung. Perspektivisch (für Sachsen-Anhalt bis Ende 2018) strebt die Landesnahverkehrsgesellschaft bei Neuvergaben von Leistungen wieder einen 100%igen Einsatz von Kundenbetreuern an. Ein selbstbestimmtes Reisen wird somit weitestgehend ermöglicht.

Fahrzeuge

Planmäßig werden beginnend ab dem Jahre 2016 auf allen Strecken der S-Bahn Mitteldeutschland II die neuen Fahrzeuge der Baureihe ET 442 zum Einsatz kommen. Breite Türen, ein erhöhter Niederfluranteil und niveauequalisierende Schiebetritte bieten hohen Komfort. Die kontrastreiche Farbgestaltung des Außen- und Innenbereichs sowie taktile, beleuchtete Türöffner mit akustischem Signal unterstützen die Orientierung sehbeeinträchtigter Fahrgäste. Aktuelle Reiseinformationen ertönen über Lautsprecherdurchsagen und erscheinen zusätzlich auf blendfreien 15-Zoll-Displays in allen Zugabteilen. In jedem Einstiegsbereich befindet sich ein Mehrzweckabteil, in welchem Rollstuhlfahrer ausreichend Platz zum Rangieren sowie zwei Stellplätze und direkten Zugang zur Universaltoilette finden. Piktogramme an und in den Fahrzeugen zeigen an, wo was zu finden ist. Des Weiteren sind die Mehrzweckabteile mit mobilen Rampen ausgestattet.

Bahnhöfe

Von den 104 Bahnhöfen im **Mitteldeutschen S-Bahn-Netz** können etwa 70 stufenfrei über Rampen oder Aufzüge erreicht werden. Weitere Verbesserungen werden sukzessive umgesetzt.

2.1.3.10 S-Bahn Hamburg

Die Fahrzeuge der S-Bahn Hamburg GmbH lassen einen vollständig barrierefreien Ein- und Ausstieg zu. Alle S-Bahn-Züge verfügen über ein großes Mehrzweckabteil jeweils hinter den Führerräumen. An der jeweils ersten Tür des Zugverbandes erhalten mobilitätseingeschränkte Menschen Hilfe durch den Triebfahrzeugführer. Hier werden auch entsprechende Rampen eingesetzt.

Die S-Bahn Hamburg verfügt gegenwärtig über folgenden Fahrzeugbestand:

- ET 472 (Anlegerampe im Fahrzeug zur Überwindung der maximal 16 cm hohen Stufe zwischen 96 cm hohem Bahnsteig und Fahrzeugboden) - 52 Fahrzeuge.
- ET 474 (stufenloser Einstieg, Rampenbleche zur Überwindung des Spalts zwischen Fahrzeug und 96 cm hohem Bahnsteig) - 112 Fahrzeuge.

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

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

Folgende Informationen erhalten die Fahrgäste in den Zügen:

Akustisch

Nächster Halt, Anschlussbeziehungen, vor Verkehrsknotenpunkten weiterer Laufweg, Ausstiegsseite und Tonsignale vor und während des Türschließvorgangs. An Verzweigungsbahnhöfen (z. B. Holstenstraße) werden über die Außenlautsprecher im ET 472 bereits jetzt, im Fahrzeug ET 474 ab Fahrplanwechsel 2016/2017 Zugziel und ggf. Via-Bahnhöfe angesagt. Ergänzende akustische Informationen durch den Triebfahrzeugführer sind ebenfalls möglich.

Visuell

Linie und nächster Halt.

In den Fahrzeugen heben sich die Türgriffe bzw. Türtaster von der Türfläche ab. Die Türflächen werden Zug um Zug farblich im Kontrast zu den weiteren Flächen des Fahrzeugs gestaltet. Aus Sicherheitsgründen lassen sich nur die Türen öffnen, die auf der Bahnsteigseite liegen.

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

2.1.3.11 S-Bahn Berlin/Brandenburg

Kundeninformation und Service

- Mitarbeit der S-Bahn Berlin GmbH in der ständigen Arbeitsgruppe „Berlin - Bauen und Verkehr - barrierefrei“ unter Leitung der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung.
- Im Dialog mit allen Behindertengruppen werden aktuelle Probleme zu Fahrzeugen, Informationen und baulichen/gestalterischen Belangen erörtert und nach Möglichkeit bei der weiteren Entwicklung/Realisierung berücksichtigt.
- Aktuelle Informationen zur Verfügbarkeit der Aufzüge auf S-Bahnhöfen werden unter www.s-bahn-berlin.de (und in der S-Bahn-App) angeboten.
- Täglich um 10:30 Uhr und um 13:30 Uhr werden gestörte Aufzüge im Berliner Nahverkehr im Rahmen der Verkehrsmeldungen über einen regionalen Radiosender bekannt gegeben. Anfragen bei der S-Bahn-Kundenbetreuung unter der Berliner Festnetznummer 030 297-43333 (Mo - Fr von 6 - 22 Uhr sowie Sa, So und an Feiertagen von 7 - 21 Uhr erreichbar) sowie per E-Mail unter kundenbetreuung@s-bahn-berlin.de oder per Fax unter der Berliner Festnetznummer 030 297-43444 sind ebenfalls möglich.
- Störungen an Aufzugsanlagen führen dazu, dass rollstuhlgebundenen Fahrgästen das Verkehrsmittel S-Bahn zeitweise nicht zur Verfügung steht. Individuelle Informationen über alternative Fahrtrouten erteilt die S-Bahn Kundenbetreuung (s. o.). Um Mängel rechtzeitig zu erkennen, werden vorbeugende Kontrollen der Aufzüge durchgeführt. Im Störfall erfolgt die Entstörung/Reparatur so kurzfristig wie möglich. Die Verfügbarkeit der Anlagen liegt für die S-Bahnhöfe ohne Fern- und/oder Regionalverkehr bei 98 %. Meldungen über Störungen werden auch durch die S-Bahn-Kundenbetreuung (s. o.) entgegengenommen und umgehend weitergeleitet.
- Im Rahmen der regelmäßigen Fortbildungen trainieren die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter (Aufsichten und Triebfahrzeugführer) den Umgang mit mobilitätseingeschränkten Menschen.

Es finden regelmäßig Mobilitätstrainings speziell für Rollstuhlnutzer statt. Zu Trainingszwecken steht ein Zug bereit. Triebfahrzeugführer, Betriebs- und Verkehrsaufsichten sowie Mitarbeiter der Kundenbetreuung nehmen die Möglichkeit des Erfahrungsaustausches ebenfalls wahr.

Bahnhöfe mit S-Bahnverkehr (S-Bahn Berlin)

Bestand

- Stufenfrei erschlossene S-Bahnsteige sind mit Überfahrrampen ausgestattet, die im Bedarfsfall durch den Triebfahrzeugführer oder einen Servicemitarbeiter angelegt werden und so Fahrgästen im Rollstuhl einen sicheren Ein- bzw. Ausstieg ermöglichen. Es wird empfohlen, sich jeweils an der Zugspitze aufzuhalten.
- Die S-Bahn Berlin bedient 166 Bahnhöfe in Berlin und Brandenburg. Aktuell sind davon 155 Stationen weitgehend stufenfrei erschlossen.

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

Entwicklung

Ausstattung mit Aufzügen

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

Der Bahnhof Warschauer Straße wird vsl. im Jahre 2018 nach Abschluss der Grunderneuerung komplett stufenfrei erschlossen sein.

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

2.1.3.12 DB RegioNetz Verkehrs GmbH/DB RegioNetz Infrastruktur GmbH

Die Regio-Netze der Deutschen Bahn machen das Reisen für mobilitätseingeschränkte Menschen schrittweise auch in der Fläche leichter.

Bundesweit gibt es mit der Erzgebirgsbahn (EGB), der Kurhessenbahn (KHB), der Oberweißbacher Berg- und Schwarzatalbahn (OBS), der Südostbayernbahn (SOB) sowie der Westfrankenbahn (WFB) fünf sogenannte Regio-Netze, in denen vor Ort Infrastruktur und Verkehr eng miteinander verzahnt sind und die unter dem Dach der Deutschen Bahn AG wie mittelständische Unternehmen agieren. Zudem gehören die Gäubodenbahn in Bayern als Verkehrsbetrieb sowie der Vertriebs-service Ostbayern als Vertriebsseinheit zur DB RegioNetz Verkehrs GmbH.

Die Regio-Netze erbringen jährlich eine Verkehrsleistung von ca. 15 Mio. Zugkilometer (Zugkm) auf weitgehend nichtelektrifizierten Strecken außerhalb der Ballungsräume. Das durch die Regio-Netze betriebene und instand gehaltene Streckennetz ist ca. 1.300 km lang, zudem sind die Regio-Netze für 266 Verkehrsstationen verantwortlich. Rund 18,5 Mio. Fahrgäste sind jährlich in den Regio-Netzen unterwegs. Durch das Modell der Regio-Netze konnte in den betreffenden Regionen der Schienenpersonennahverkehr auf ehemals von Stilllegung bedrohten Strecken langfristig erhalten und zum Teil ausgebaut werden. Damit einher geht auch der schrittweise Um- und Ausbau von Bahnhöfen und Haltepunkten sowie der eingesetzten Fahrzeuge für ein barrierefreies bzw. stufenfreies Reisen.

Mobilitätseingeschränkte Reisende müssen nicht auf historisches Bergbahnerlebnis verzichten.

Die 10 Bahnhöfe bzw. Haltepunkte der Oberweißbacher Berg- und Schwarzatalbahn (OBS) in Thüringen sind seit einigen Jahren alle stufenfrei und ermöglichen mobilitätseingeschränkten Reisenden dadurch sowohl die Nutzung der 25 km langen Schwarzatalbahn und vor allem auch der in ihrer Art weltweit einmaligen Bergbahn Obstfelderschmiede - Lichtenhain - Cursdorf, die durch eine Steigung von 25 % aus dem Schwarzatal bis auf die Höhen des Thüringer Waldes geprägt wird. Seit 2015 ist auch der Bahnhof Rottenbach, an dem die Züge der Schwarzatalbahn beginnen bzw. enden, der nicht zur OBS gehört, stufenfrei. Sowohl der zur Straßenseite gelegene Haus- als auch der Mittelbahnsteig sind stufenfrei erreichbar. Fünf der zur OBS gehörenden Bahnhöfe und Haltepunkte sind zudem mit Blindenleitstreifen ausgerüstet und an fünf Bahnhöfen der Bergbahn und der sich anschließenden sog. Flachstrecke erfolgt der Einstieg in die Fahrzeuge niveaugleich.

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

Auf der von der OBS betriebenen Schwarzatalbahn zwischen Rottenbach und Katzhütte sind moderne Dieseltriebwagen VT 641 im Einsatz, die Einstiegshilfen an Bord haben. Lediglich der Einstieg in den meist für Sonderfahrten oder in seltenen Fällen als Fahrzeugreserve auf der Schwarzatalbahn zum Einsatz kommenden historischen Triebwagen LVT 772 (im Volksmund als „Ferkeltaxe“ bekannt) ist für Rollstuhlfahrer nicht möglich, da Treppen zu überwinden und die Türen zudem zu schmal sind. Eine Umrüstung dieses historischen Fahrzeuges ist nicht möglich.

Erzgebirgsbahn (EGB) hat weitere Stationen barrierefrei gestaltet.

In den vergangenen sieben Jahren hat die EGB fünf Bahnhöfe bzw. Haltepunkte zu stufenfreien Stationen umgebaut, sodass nunmehr bereits 72 der insgesamt 76 durch die EGB betriebenen Stationen stufenfrei sind. Mit Blindenleitstreifen ausgerüstet sind 62 Bahnhöfe. Die im Netz der EGB eingesetzten modernen Dieseltriebwagen VT 642 verfügen über sogenannte Schiebetritte, sodass bei einer Regelhöhe der Bahnsteige von 55 cm die noch vorhandene Spaltbreite überbrückt wird und damit bequem ein- und ausgestiegen werden kann.

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

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

Auch die übrigen Regio-Netze unterstützen mobilitätseingeschränkte Fahrgäste durch verschiedene Maßnahmen.

Im Netz der Kurhessenbahn (KHB) verfügen 12 der insgesamt 18 eingesetzten Dieseltriebwagen verschiedener Verbrennungstriebwagen (VT) über eine fahrzeuggebundene Einstiegshilfe. Insgesamt 53 der insgesamt 55 Bahnhöfe bzw. Haltepunkte sind stufenfrei, 44 Bahnhöfe und Haltepunkte sind mit Blindenleitstreifen ausgerüstet. In den vergangenen drei Jahren erfolgte u.a. der barrierefreie Ausbau zwischen SPNV und ÖPNV in Frankenberg (Eder) und Bad Laasphe. Im September 2015 wurde die Strecke Korbach Süd – Frankenberg (Eder) endgültig reaktiviert, der Abschnitt Vöhl – Herzhausen – Frankenberg (Eder) bereits 2005. Alle Verkehrsstationen an der reaktivierten Strecke sind stufenfrei zugänglich, zudem wurden die dort momentan noch eingesetzten Fahrzeuge VT 628 mit mobilen Rampen nachgerüstet, so dass mit Unterstützung des Zugpersonals der Ein- und Ausstieg auch für Rollstuhlfahrer möglich ist.

Die Doppelstockwagen der Südostbayernbahn (SOB) ermöglichen barrierefreies Reisen. Die modernen Steuerwagen verfügen sowohl über eine fahrzeuggebundene Einstiegshilfe als auch über eine behindertenfreundliche Toilette. Die zudem durch die SOB eingesetzten Dieseltriebwagen VT 628 verfügen momentan nicht über eine fahrzeuggebundene Einstiegshilfe. Ziel ist es, hier mittelfristig entweder eine Modernisierung der VT 628 vorzunehmen oder alternativ neuere Fahrzeuge einzusetzen. Ein konkreter Zeitpunkt dafür kann momentan jedoch noch nicht genannt werden.

Von den 79 Bahnhöfen bzw. Haltepunkten der SOB ist bei 73 Stufenfreiheit gegeben, 22 Bahnhöfe verfügen über Blindenleitstreifen, an acht Bahnhöfen ist zudem eine stationäre Einstiegshilfe vorhanden.

Das Regio-Netz Westfrankenbahn (WFB) wurde zum 1. Januar 2006 gegründet und hat seitdem Maßnahmen zur barrierefreien Nutzung der Westfrankenbahn ergriffen. Im Zuge der schrittweisen Sanierung des Streckennetzes sowie der 50 Bahnhöfe und 12 Haltepunkte sind 45 Stationen mittlerweile stufenfrei, 12 Bahnhöfe und Haltepunkte sind mit Blindenleitstreifen ausgerüstet.

In allen Zügen der DB RegioNetz Verkehrs GmbH erfolgen Fahrgastansagen inklusive Nennung der kommenden Station und der jeweiligen Ausstiegsseite. Die

Triebwagen der Baureihen VT 641 (bei der OBS), VT 642 (bei der EGB und der WFB) sowie die VT 646 (bei der KHB) verfügen zudem jeweils über behinderungsfreundliche Toiletten. Das Beispiel der Regio-Netze zeigt, dass die DB AG bestrebt ist, auch in strukturschwachen, eher ländlich geprägten Gebieten und damit außerhalb von Ballungsräumen, ein barrierefreies Reisen zu ermöglichen. Zahlreiche Bahnhöfe und Züge ermöglichen dies bereits heute, weitere werden perspektivisch folgen.

2.1.4 Maßnahmenplanungen im Unternehmensbereich Personenverkehr - DB Regio Bus

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

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

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

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

Je nach Wünschen und Vorgaben der lokalen Aufgabenträger kann diese Ausstattung im Einzelfall abweichen. Inzwischen verfügen jedoch über 75% der Fahrzeuge von DB Regio Bus über einen niederflurigen Einstieg. Diese Quote soll durch die Beschaffungen der nächsten Jahre weiter erhöht werden. Nach der mittelfristigen Planung müssen bei unverändertem Bestand jährlich etwa 8% des Fuhrparks erneuert werden. Mit wenigen Ausnahmen werden dazu Niederflur-Fahrzeuge beschafft.

Als weiteres werden die Fahrer von DB Regio Bus regelmäßig im Umgang mit mobilitätseingeschränkten Fahrgästen geschult. Hierzu wurde ein eigenes Schulungsmodul entwickelt, das seit 2015 zur Verfügung steht.

In einigen Regionen, wie z.B. in Nordrhein-Westfalen, werden sog. Rollator-Tage durchgeführt. Hier können mobilitätseingeschränkte Fahrgäste, die auf die Unterstützung von Rollatoren oder ähnlichen orthopädischen Hilfsmitteln angewiesen sind, das Bewegen im Bus mit ihrem Hilfsmittel in Ruhe und unter Anleitung in einem stehenden Fahrzeug trainieren. Das schafft Sicherheit und Zuversicht bei der Nutzung des ÖPNV.

Gemäß dem überarbeiteten Personenbeförderungsgesetz von 2013 müssen alle Fernlinienbusse, die ab 2016 neu beschafft werden, über mindestens zwei Rollstuhlstellplätze verfügen. Der Fernbusanbieter von DB Regio Bus, die berlinlinienbus, ist das erste Fernbusunternehmen in Deutschland, das solche Fahrzeuge beschafft hat. Es ist geplant, diese Beschaffung weiter fortzusetzen und die gesetzliche Vorgabe einzuhalten, um alle Fahrzeuge bis 2020 entsprechend ausgerüstet zu haben.

Teilweise betreiben auch die Regionalbusgesellschaften spezielle Verkehre, für die Reisebusse mit Hochboden eingesetzt werden müssen, um die Gepäckmitnahme zu ermöglichen. In diesen Fahrzeugen kann Rollstuhlfahrern die Mitreise mit Einsatz eines Hubliftes ermöglicht werden. Aktuell sind zwei Fahrzeuge des Flughafenbusses KIELIUS der Autokraft sowie zwei Fahrzeuge des Airport Shuttles Hahn der Rhein-Nahe-Bus mit einem Hublift ausgestattet. Eine Ausstattung von weiteren Fahrzeugen ist vorgesehen.

2.1.5 Maßnahmenplanungen im Unternehmensbereich - Personenbahnhöfe

2.1.5.1 Serviceleistungen

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

2015 leistete die DB Station&Service AG rund 610.000 Hilfeleistungen für mobilitätseingeschränkte Reisende beim Ein-, Um-, und Ausstieg durch eigenes Personal oder durch Kooperationspartner (z. B. die Bahnhofsmission). Diese Hilfe wird

auf Anfrage von der Mobilitätsservice-Zentrale (MSZ) der DB organisiert. Kurzfristig angefragte Hilfeleistungen vor Ort werden im Rahmen der verfügbaren Möglichkeiten übernommen. Die Zahl der mobilitätseingeschränkten Reisenden steigt von Jahr zu Jahr stark an. Die Entwicklung wurde vorrangig durch den medizinischen und technischen Fortschritt in den letzten Jahrzehnten und durch die erheblichen Anstrengungen der DB bei der Schaffung stufenfrei zugänglicher Bahnsteige und Fahrzeuge erreicht.

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

Im Rahmen der Anpassung des Modells an die aktuellen Bedarfe wurden solche Bahnhöfe herausgenommen, die durch DB Regio selbst mittels fahrzeuggebundener Einstiegshilfe bedient werden können. Eine Voranmeldung ist hierbei über die MSZ möglich, damit die Hilfeleistung an das Zugpersonal vorgemeldet werden kann. Darüber hinaus entfielen einzelne Stationen an denen insbesondere im Fernverkehr eine sehr geringe Nachfrage in den letzten Jahren zu verzeichnen war. Auf der anderen Seite wurden Bahnhöfe mit in das Modell aufgenommen, die für DB Regio als auch für DB Fernverkehr zusätzliche Bedarfsschwerpunkte darstellen. Insgesamt ist durch die genannten Veränderungen die Anzahl an Bahnhöfen mit Ein-, Um- und Ausstiegshilfen von 309 auf über 1.800 gestiegen.

Das weitergeführte Flächenpräsenzmodell wird nach gleicher Logik wie in der Vergangenheit durchgeführt. Ausgangspunkt sind dabei größere Bahnhöfe, an denen bereits Servicepersonal vorhanden ist. Von diesem Bahnhof bedient ein mobiles Team weitere Bahnhöfe in der Umgebung, die zwar nicht mit Personal besetzt sind, jedoch über die Voraussetzungen wie stufenfreier Zugang und technische Hilfsmittel verfügen, um mobilitätseingeschränkten Menschen beim Ein-, Um- und Aussteigen zu helfen. Zwingende Voraussetzung ist eine vorherige Anmeldung, spätestens bis 20:00 Uhr am Vortag der Reise über die MSZ, um die Fahrten des mobilen Service-Teams effektiv koordinieren zu können. Neue Mitarbeiter wurden für die Hilfeleistungen rekrutiert, die Hilfestellung erfolgt in der Regel in der Zeit von 6.00 - 22.00 Uhr und wird auf Bestellung und nach Verfügbarkeit erbracht.

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

2.1.5.2 Schulungs- und Sensibilisierungsmaßnahmen für Mitarbeiter

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

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

Der Umgang mit mobilitätseingeschränkten Reisenden und deren zum Teil besonderen Bedarfe wird regelmäßig in der „Servicewerkstatt“ thematisiert. Hier werden bspw. Zielgruppenvertreter bzw. mobilitätseingeschränkte Personen eingeladen, um offene Fragen der Teilnehmer zu beantworten und von ihren Erfahrungen mit der DB zu berichten. Die Mitarbeiter versetzen sich in die Lage der mobilitätseingeschränkten Reisenden, z.B. benutzen sie einen Rollstuhl oder gehen mit Augenbinde durch den Bahnhof.

2.1.5.3 Information

Bahnhofsinformationsplakat – BIP

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

Internetauftritt

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

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

Der Navigationspunkt „Barrierefreiheit“ enthält u. a. detaillierte Angaben über die vorhandenen Aufzüge und zur Verfügung stehende Rolltreppen und Hublifte. Die „Bahnhofssuche Deutschland“ gibt einen Überblick über die wichtigsten Ausstatt-

ungsmerkmale und Kundeninformationen für jeden der rund 5.400 Bahnhöfe der DB Station&Service AG. Hierzu zählen z. B. Präsenzzeiten des mobilen Service, Nummern der 3 S-Zentralen sowie Angaben zur ÖPNV-Verknüpfung, Taxistand, Parkplätze, Stufenfreiheit und die Rufnummer der MSZ.

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

Dynamischer Schriftanzeiger (DSA)

Die DB Station&Service AG misst der Verbesserung der Reisendeninformation bei Unregelmäßigkeiten eine besondere Bedeutung bei. Insbesondere für mobilitätseingeschränkte Menschen, die in hohem Maße auf zuverlässige Informationen und Planungssicherheit angewiesen sind, werden die Rahmenbedingungen für die Reise mit der DB permanent verbessert. Daher hat DB Station& Service insbesondere für kleine betrieblich einfache Stationen ein neues Konzept für eine dynamische Reisendeninformation entwickelt: Mit dem DSA wird eine Lösung realisiert, die auch das Informationsbedürfnis mobilitätseingeschränkter Menschen bedarfsgerecht deckt. Der DSA informiert auf Basis der von den Eisenbahnverkehrsunternehmen gelieferten Daten über Abweichungen vom Regelverkehr.

Als dynamisches Informationssystem versorgt der DSA die Reisenden unter Berücksichtigung des 2-Sinne-Prinzips sowohl mit visueller als auch mit akustischer Reisendeninformation. Reisende erhalten somit die benötigten Informationen zukünftig nicht nur per Anzeige, sondern auch als Ansage am Bahnsteig.

Insbesondere die spezifischen Belange sehbehinderter Menschen werden durch diese Weiterentwicklung berücksichtigt. Durch die Fokussierung auf Abweichungsinformationen wie z. B. Verspätungen und Gleiswechsel werden Reisende nicht mit einer Vielzahl von Informationen überhäuft. Dies erhöht die Aufmerksamkeit und Verständlichkeit, und stellt eine große Erleichterung für mobilitätseingeschränkte Reisende dar, da sie sicher sein können, dass die entsprechende akustische Reisendeninformation für die eigene Bahnreise von Bedeutung ist. Der DSA wird im Hauptaufenthaltsbereich der wartenden Reisenden angebracht. Die akustische Reisendeninformation erfolgt beim DSA über einen Lautsprecher. Hiervon profitieren mobilitätseingeschränkte Reisende, da Überlappungen mit anderen Lautsprechern oder Interferenzen vermieden werden. Durch die regelmäßige Wiederholung der visuellen und akustischen Reisendeninformation in bestimmten Zeitintervallen wird ferner sichergestellt, dass der Informationsfluss nicht unterbrochen wird und Reisende wiederkehrend über die aktuelle Betriebslage informiert werden.

Im Jahr 2015 waren bereits über 3.900 Stationen mit DSA ausgestattet. Mit Hilfe des DSA werden Reisende über Abweichungen vom Regelbetrieb über Gleiswechsel, Verspätung, entfallender Halt, zusätzlicher Halt, Zugausfall und Ersatzzug auch an kleinen Stationen informiert. Hierbei werden neben Anzeigen per Laufschrift auch entsprechende Ansagen ausgegeben.

2.1.5.4 Baumaßnahmen

Für die in Anlage 3 aufgeführten Stationen (ca. 620) ist geplant, die Barrierefreiheit zwischen 2015 und 2019 zu verbessern bzw. einzelne Stationen neu barrierefrei zu errichten. Dabei soll insbesondere bei mehr als 370 Stationen die vollständige Stufenfreiheit hergestellt werden.

Dabei setzt DB Station&Service die gültigen Regelwerke und anerkannten Regeln der Technik zum barrierefreien Bauen im Eisenbahnwesen bei allen Neubauten und umfassenden Umbauten um. Die DB Station&Service AG führt alle Maßnahmen und Bauprojekte in Zusammenarbeit mit den Ländern, den Kommunen sowie den Behindertenverbänden vor Ort aus.

Einen entscheidenden Einfluss auf die Realisierbarkeit von Baumaßnahmen an allen rd. 5.400 Verkehrsstationen der DB Station&Service AG hat die Förderung der Vorhaben. Mit dieser Förderung wird grundsätzlich nur die sog. „Erstellung“ bei Neubauten und Umbauten unterstützt. Die „Instandhaltung“ und die Kosten des laufenden Betriebs (z. B. bei Aufzügen und Fahrtreppen) werden über die Stationspreisentgelte der Eisenbahnverkehrsunternehmen abgedeckt.

Die Nachrüstung der stufenfreien Zugänge und die Erhöhung aller zu niedrigen Bahnsteige bei bestehenden Stationen ist eine große Aufgabe für mehrere Jahrzehnte.

Das Bahnsteighöhenkonzept der DB AG

Der niveaugleiche Zugang von den Bahnsteigen zu Fahrzeugen des Personenverkehrs erfordert eine Anpassung der Fahrzeugeinstiegshöhe an die Bahnsteighöhe über alle Haltebahnsteige entlang des Zuglaufs einer Linie.

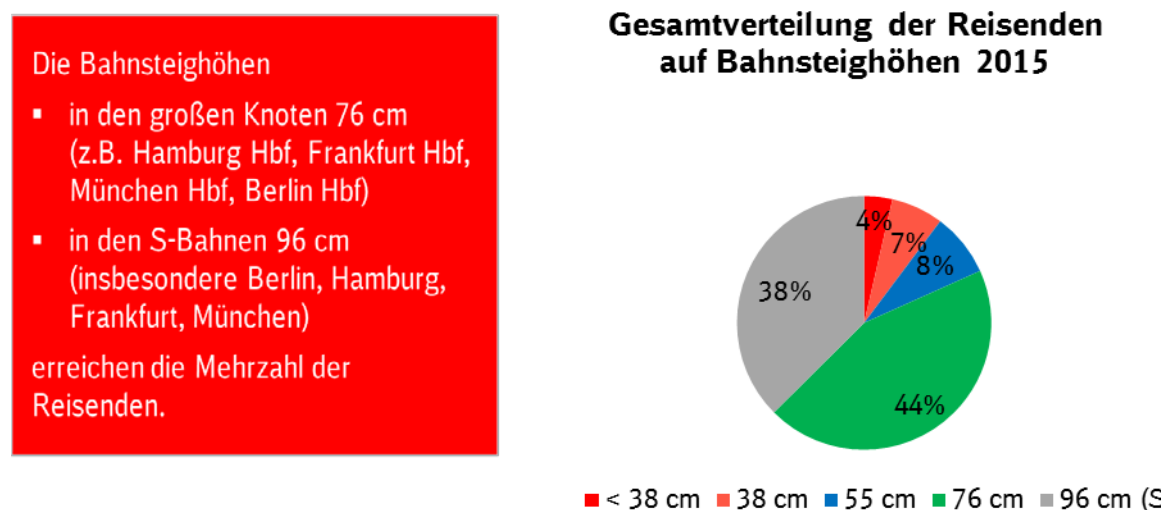


Abb. 1: Verteilung der Reisenden auf die vorhandenen 5 unterschiedlichen Bahnsteighöhen (Quelle: DB Station&Service AG)

Um dies zu erreichen, wurde von der DB AG ein Bahnsteighöhenkonzept erarbeitet. Nach dem Vorstandsbeschluss der DB Station&Service AG vom 13.04.2011 und dem Holdingbeschluss der DB AG vom 03.05.2011 wurde das Bahnsteighöhenkonzept verbindlich im Regelwerk der DB AG eingeführt. Das Konzept basiert auf den Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes (BGG) in Verbindung mit der Eisenbahnbau- und Betriebsordnung (EBO), wonach die Eisenbahnunternehmen des Bundes Programme aufstellen müssen, um „möglichst weitreichende Barrierefreiheit“ zu gewährleisten.

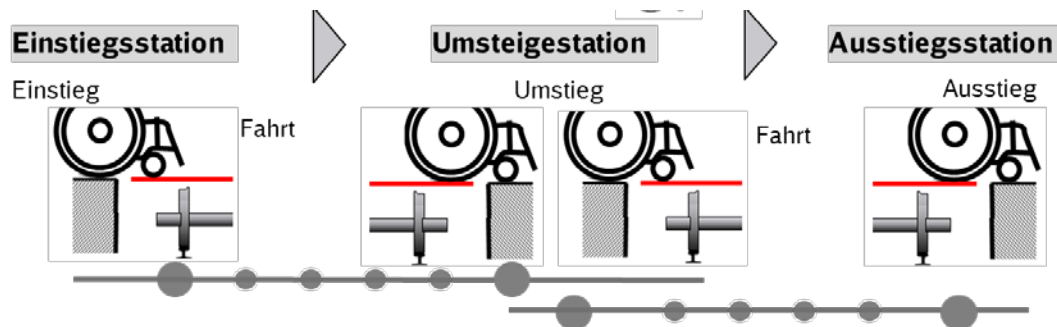


Abb. 2: Niveaugleicher Ein- und Ausstieg auf der gesamten Reise
(Quelle DB AG -TSS)

Das Bahnsteighöhenkonzept der DB bildet nicht nur die Basis für grundlegende Erneuerungen von Verkehrsstationen, sondern auch für die Anforderungen an Fahrzeuge bei Verkehrsausschreibungen in den Bundesländern.

Bis zum Holdingbeschluss 2011 wurde die Bahnsteighöhe im Einzelfall, oft nach kurzfristigen Aspekten wie den aktuell eingesetzten Fahrzeugen bestimmt. In der Folge entstanden Linien mit sehr unterschiedlichen Bahnsteighöhen. Die DB hat deshalb das Bahnsteighöhenkonzept entwickelt, das die Zielhöhe für die Bahnsteige der DB Station&Service AG langfristig festlegt. Fahrzeuge können so bei Verkehrsausschreibungen schrittweise an die Infrastruktur angepasst werden.

Im Bahnsteighöhenkonzept werden die Anforderungen der EBO zur Bahnsteighöhe umgesetzt:

- Die Regelhöhe für Bahnsteige in Deutschland beträgt 76 cm.
- Bahnsteige sollen 96 cm Höhe erhalten, wenn an ihnen ausschließlich entsprechend optimierte Fahrzeuge der Stadtschnellbahnen halten.

Abweichungen von der Regelhöhe (z.B. 55 cm) sind zu begründen. Diese Ausnahmen sind im Bahnsteighöhenkonzept beschrieben.

Alle Bahnsteige der Hochgeschwindigkeitsregelhalte (Bahnsteige für Hochgeschwindigkeitszüge mit einer Nutzlänge über 400 m) und alle Bahnsteigkanten mit schnellen Zugdurchfahrten erhalten eine Zielhöhe von 76 cm. Bahnsteige an Linien, an denen bereits heute die Mehrzahl der Reisenden an Bahnsteighöhen mit 55 cm ein- oder aussteigen, erhalten im kompletten Linienvverlauf die Zielhöhe 55 cm. An Linien, an denen noch langfristig (>20 Jahre) mit vielen sehr niedrigen Bahnsteigen (38 cm oder niedriger) gerechnet werden muss, kann die Barrierefreiheit durch den Einsatz von Niederflurfahrzeugen (55 cm) verbessert werden

mit einem Einstieg i.d.R. über eine Stufe. An diesen meistens schwächer frequentierten Linien wird daher die Zielhöhe 55 cm gewählt. Bei allen anderen Linien kommt die Regelhöhe 76 cm zur Anwendung. An den Knoten von Linien mit unterschiedlichen Zielhöhen erfolgt im Rahmen einer Knotenuntersuchung die bahnsteigscharfe Festlegung der Zielhöhe. Sofern es betrieblich und baulich möglich ist, werden für alle unterschiedlichen Zielhöhen der Linien passende Bahnsteige angeboten.

Das Bahnsteighöhenkonzept der DB AG ist im Bauregelwerk der DB Station& Service AG, Richtlinienfamilie 813 „Personenbahnhöfe planen, Modul 813.0102 (2012)“ verankert. Die Zielhöhe wird im Falle von geplanten Neu- und umfassenden Umbauten von Bahnsteigen verpflichtend vorgegeben.

Die Höhenanpassung der Bestandsbahnsteige erfolgt schrittweise im Rahmen der technisch erforderlichen Erneuerung der Verkehrsstationen und wird bei den aktuell gegebenen Randbedingungen noch mehrere Jahrzehnte dauern.

2.1.6 Exkurs: Weiterentwicklung der Regelwerke

2.1.6.1 Technische Spezifikationen für Interoperabilität (TSI) im Transeuropäischen Eisenbahnnetz (TEN)

Mit dem Ziel, die Wettbewerbsfähigkeit der Bahnen/Bahnprodukte zu steigern und die Verknüpfung und den Zugang zu den nationalen Netzen zu verbessern, wurden Interoperabilitäts-Richtlinien der Europäischen Union (EU) vom EU-Ministerrat und dem EU-Parlament verabschiedet und Anforderungen in „Technischen Spezifikationen für Interoperabilität (TSI)“ beschrieben.

Seit dem 01.01.2015 sind die revidierten TSI („TSI 2015“) als EU-Verordnungen unmittelbar in allen EU-Staaten rechtskräftig. Die TSI sind für neu- oder umzubauende Bahnhöfe oder Fahrzeuge im Geltungsbereich verbindlich anzuwenden, sofern das Bauvorhaben nicht ein fortgeschrittenes Entwicklungsstadium hatte. In diesem Fall gelten die vorher gültigen TSI-Fassungen.

Der geografische Geltungsbereich der jeweils gültigen TSI ist in den TSI selbst und in der deutschen Rechtsverordnung „Transeuropäische Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung“ TEIV definiert. Er umfasst für die bisher gültigen TSI das Transeuropäische Eisenbahnnetz (TEN) nach Anlage 1 TEIV mit ca. 16.000 Strecken-Kilometer (ca. 49 %) und ca. 2.300 Bahnstationen (ca. 42 %) im deutschen Bahnnetz. Der Geltungsbereich in den neuen TSI 2015 ist vom TEN auf das Gesamtnetz erweitert, jedoch definiert die TEIV dazu die nach der Interoperabilitätsrichtlinie vorgesehenen nationalen Ausnahmen. Faktisch umfasst der erweiterte Geltungsbereich in Deutschland nach der geltenden TEIV 2016 das TEN sowie Strecken außerhalb des TEN, die nicht ausschließlich vom Regionalverkehr genutzt werden.

TSI werden auch als technische Baubestimmungen vom Eisenbahn-Bundesamt über die Eisenbahnspezifische Liste Technischer Baubestimmungen (ELTB) des

Eisenbahn-Bundesamtes eingeführt. Die gültigen TSI und die ELTB sind abrufbar unter <http://www.eba.bund.de>.

Den „Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität bezüglich der Zugänglichkeit des Eisenbahnsystems der Union für Menschen mit Behinderungen und eingeschränkt mobiler Personen“ (TSI PRM) kommt seit 2008 hinsichtlich der Anforderungen an die Barrierefreiheit im Eisenbahnsektor eine besondere Bedeutung zu. Die TSI PRM ist ein europäisches „Qualitätssiegel“ für Barrierefreiheit im Bahnsystem bei Neu- und Umbauten, sie gilt jedoch nicht für bestehende Anlagen und Fahrzeuge.

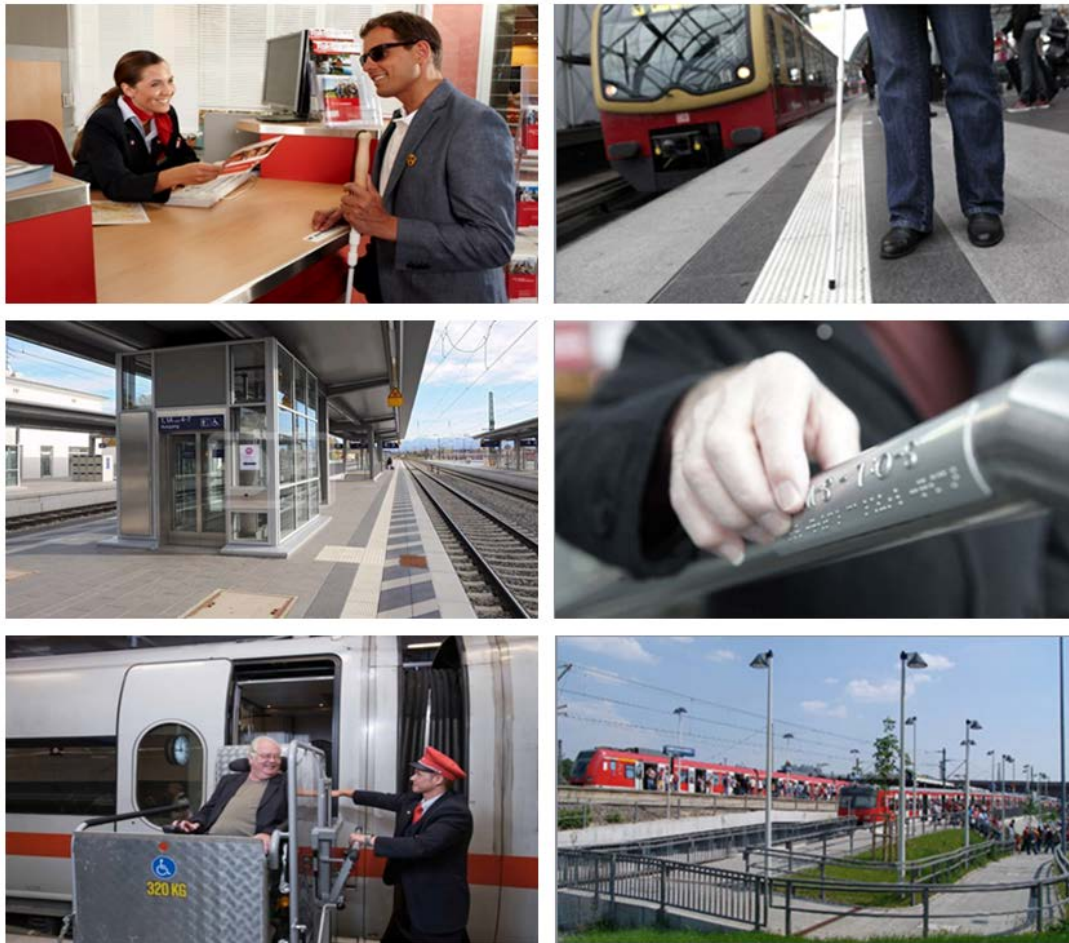


Abb. 3: Ausgewählte Teilaspekte der Barrierefreiheit in Stationen
(Quelle: DB Station&Service AG)

Die TSI PRM definiert die Anforderungen zum Barrierefreien Bauen für

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

Das betrifft die folgenden öffentlich zugänglichen Bahnhofsbereiche und -anlagen:

- Bahnhofsvorplatz mit Parkmöglichkeiten (soweit Bahnanlagen)
- Wege/Zugangsanlagen als „hindernisfreier/stufenfreier Weg“
- Treppen, Fahrtreppen

- Rampen/Aufzüge
- Eingangstüren
- Fußbodenoberflächen
- Toiletten und Wickeltische
- Einrichtungsgegenstände
- Fahrkarten-/Kundeninformationsschalter
- Fahrkartenautomaten
- Beleuchtung
- visuelle, akustische, taktile Information
- Bahnsteigbreite und Gestaltung der Bahnsteigränder/-enden
- Einstiegshilfen am Bahnsteig zum Zug
- Reisendenübergänge in Bahnhöfen

Die Technischen Spezifikationen wurden für die revidierte Fassung der TSI PRM 2015 gekürzt. Teilweise wurden Anforderungen funktional formuliert als sog. Eckwerte 2. Kategorie; hier dürfen europäische und nationale Normen sowie auch Betriebsvorschriften der Bahnunternehmen angewendet werden.

Für die öffentlich zugänglichen Bahnhofsbereiche und -anlagen gelten zudem:

- Die „TSI Infrastruktur“ (TSI INS) für Bauwerke unmittelbar an den Gleisen (Bahnsteige, Personenunterführungen usw.).
- Die „TSI Tunnelsicherheit“ (TSI SRT) für unterirdische Stationen.

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

Das Bauregelwerk der DB Station&Service AG, die Richtlinienfamilie 813 „Personenbahnhöfe planen“ wurde anlässlich der europäischen Vorschriften (z. B. für das barrierefreie Bauen TSI PRM) und der Weiterentwicklung nationaler Normen (z. B. für Barrierefreies Bauen DIN 18040, DIN 32984) umfassend fortgeschrieben und 2012 eingeführt.

Ein Schwerpunkt der Aktualisierung 2012 war die vollständige Implementierung der einzelnen Anforderungen aus den europäischen Vorschriften und Normen, insbesondere der TSI PRM mit sehr umfangreichen Anforderungen zur Barrierefreiheit an alle Infrastrukturbereiche der Bahnhöfe und deren Ausstattung. National wurden die Anforderungen aus aktuellen Normen für barrierefreies Bauen im öffentlichen Bereich integriert, soweit die Anforderungen nicht bereits durch die TSI PRM abgedeckt bzw. darin geregelt sind.

Anlässlich der revidierten TSI PRM (gültig ab 01.01.2015) wird das DB-Regelwerk Ril 813 aktuell wiederum fortgeschrieben und an die Weiterentwicklungen bei Regelwerken und Standards angepasst werden.

Beispiele für europäische oder nationale Normen, die über die TSI PRM 2015 und die TSI PRM 2008 hinausgehend herangezogen werden, sind z. B.:

- DIN 32984:2010 - Bodenindikatoren im öffentlichen Raum

- DIN 32986:2015 - Taktile Schriften und Beschriftungen
- DIN 18040-3: 2014 - Barrierefreies Bauen -Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum
- DIN 18040 -1:2010 - Barrierefreies Bauen -Öffentlich zugängliche Gebäude
- ISO 21542:2011 - Building construction -accessibility and usability of the built environment

Für die Weiterentwicklung der bauaufsichtlich relevanten Richtlinien-Modulgruppe 813 02 „Bahnsteige und ihre Zugänge planen“ wird neben vielen Fachgremien auch den benannten Vertretern der Programmbegleitenden Arbeitsgruppe Gelegenheit zur Stellungnahme und Mitwirkung gegeben.

2.1.7 Exkurs: Stufenfreiheit und die „1.000-Reisende-Regelung“

Die stufenfreie Erreichbarkeit der Bahnsteige (Stufenfreiheit) einer Station ist ein wesentlicher Teilaspekt der Barrierefreiheit. Stufenfreiheit der Station bedeutet, dass alle Bahnsteige ohne Stufen vom öffentlichen Straßenraum aus erreichbar sind über

- Gehwege, stufenfreie Verkehrsflächen,
- höhengleiche Gleisübergänge (Bahnübergänge, Reisendenübergänge) oder
- lange Rampen oder Aufzüge (zusätzlich zu Treppen).

Lange Rampen und Aufzüge sind teilweise nur mit hohem Aufwand in bestehenden Stationen zu integrieren. Aufzüge ziehen Folgekosten nach sich, die über die Stationsentgelte finanziert werden müssen.



Abb. 4: Aufzug in Seesen (Quelle: DB Station&Service AG)

Die lange Rampe ist in der Herstellung in der Regel teurer, weil sie als konstruktives Bauwerk in Kombination mit Stützwänden gebaut werden muss. Allerdings muss sie erst nach mehr als 100 Jahren erneuert werden. Bei den Betriebskosten ist keine Wartung, jedoch Winterdienst erforderlich.

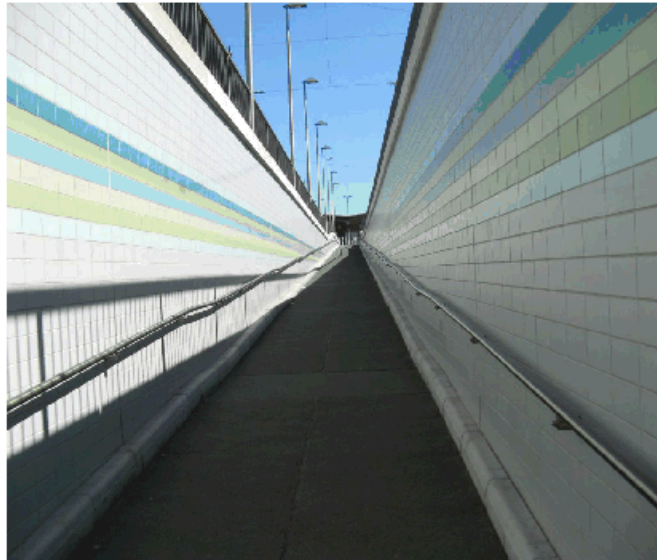


Abb. 5: Lange Rampe in Fliesen (Quelle: DB Station&Service AG)

Die Verfügbarkeit von Aufzügen ist gegenüber Rampen geringer aufgrund von Vandalismus und komplexerer Technik. Demgegenüber ist die Rampe praktisch vandalismusfrei und steht uneingeschränkt zur Verfügung.

Die „1.000-Reisende-Regelung“ bzgl. Aufzügen/langen Rampen

Neu- und Umbaumaßnahmen an Stationen der DB Station&Service AG unterliegen dem Eisenbahnrecht. Hier findet im Zusammenhang mit dem barrierefreien Ausbau die sog. „1.000-Reisende-Regelung“ Anwendung, die seit 1998 im nationalen Eisenbahnbaurecht (DB-Richtlinienfamilie 813) und seit 2008 auch im europäischen Eisenbahnbaurecht der TSI PRM verankert ist.

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

Es sollen die größten Bedarfsschwerpunkte zuerst ausgerüstet werden, um eine weitgehende Effizienz der zur Verfügung stehenden Finanzmittel in Abhängigkeit von machbaren Realisierungszeiträumen zu erreichen. Weiterhin soll mittelfristig

ein Netz von Stationen geschaffen werden, welches einen stufenfreien Zugang zum System Bahn in zumutbarer Distanz ermöglicht.

Die „1.000-Reisende-Regelung“ ist im derzeit gültigen Eisenbahnbaurecht in folgenden aktuellen Regelwerken verankert:

- TSI PRM 2008, weiterhin gültig für Bauprojekte im fortgeschrittenen Entwicklungsstadium
- DB-Richtlinie 813.0102 „Personenbahnhöfe planen, Projektbedarf mit der Aufgabenstellung zum Projekt festlegen“ Abschnitt 8 (3) (Stand 01.05.2012)
- DB Richtlinie 813.0202, Personenbahnhöfe planen, Bahnsteigzugänge bemessen und konstruieren“ (Stand 01.05.2012)
- TSI PRM 2015 (VO (EU) Nr. 1300/2014)).

Nach Artikel 8, Ziffer 5 bzw. Anhang B ist die „1.000-Reisende-Regelung“ für Bestandsbahnhöfe als befristete Priorisierungsregelung zulässig bis zur Weiterentwicklung der Priorisierung im Rahmen des Nationalen Umsetzungsplans bis Ende 2016.

Die „1.000-Reisende-Regelung“ kann jedoch nicht mehr beim Neubau einer Station angewendet werden, wenn das Projekt bereits nach den Anforderungen der TSI PRM 2015 abgewickelt wird.

2.1.8 Exkurs: Barrierefreie Gestaltung von Bahnsteigzugängen über Reisendenübergänge

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

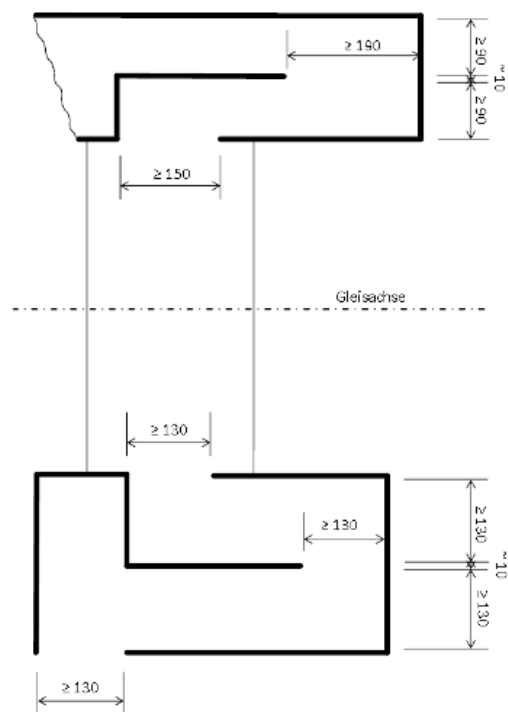
Bahnsteigzugänge sind im Kreuzungsbereich der Bahngleise in ihrer Ausprägung entweder höhenfrei oder höhengleich. Soll der Bahnsteigzugang in Personenbahnhöfen über eine höhengleiche Kreuzung erfolgen, handelt es sich gemäß § 11 Abs. 1, Satz 2 der Eisenbahnbau- und Betriebsordnung nicht um einen Bahnübergang, sondern um einen „Übergang für Reisende“ nach §13(4) EBO. Der „Übergang für Reisende“ nach EBO wird im Regelwerk der DB AG als „Reisendenübergang“ bezeichnet.

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

In der TSI PRM 2015 werden „Reisendenübergänge“ als „Schiengleiche Bahnübergänge in Bahnhöfen“ bezeichnet. Sie können in hindernisfreien Wegen zum Bahnsteig eingesetzt werden. Sie müssen im Kreuzungsbereich mindestens 120 cm Breite bzw. 160 cm Breite bei einer Länge über 10 m aufweisen. Die anschließenden Bahnsteigzugänge müssen moderate Neigungen aufweisen.

Für Umlaufsperrungen darf die Regelbreite von 130 cm zwischen den Sperrungen bei baulichen Zwangspunkten auf die Breite auf mindestens 90 cm reduziert werden, wenn geeignete Bewegungsräume für Rollstuhlfahrer vorhanden sind.

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



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

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

2.2 Ausgewählte DB-Services

2.2.1 Barrierefreie Gestaltung der DB Reisezentren

Die Barrierefreiheit in den DB Reisezentren ist ein fester Bestandteil bei allen Planungen für unsere Vertriebsstellen geworden. Baulich auf die Bedürfnisse von mobilitätseingeschränkten Kunden zu reagieren wird zur Selbstverständlichkeit. Überall dort, wo die Einrichtungslinie „Neues Design“ eingebaut wird, werden die Anforderungen an die Barrierefreiheit umgesetzt.

An inzwischen mehr als 55 Standorten wird mobilitätseingeschränkten Kunden ein barrierefreier Schalter mit höhenverstellbarer Kundentischplatte, Rollstuhlunterfahrbare, induktiver Hörschleife, Kennzeichnung durch Symbole, Unterarmstützenhalter und Anbindung an ein taktiles Leitsystem angeboten. Alle 40 Reisezentren mit einem Aufrufsystem bundesweit sind ebenso barrierefrei ausgestattet. Die Besonderheit hier ist der Bedienknopf für mobilitätseingeschränkte Reisende an der Aufrufstele, der bei Betätigung eine Sprachansage auslöst. Von der Aufrufstele aus werden mobilitätseingeschränkte Kunden zu einem barrierefreien Sitzmodul geleitet und von dort aus auf dem kürzesten Weg zum barrierefreien Schalter.

In den meisten Fällen sind auch die Reisezentren mit einem Blindenleitsystem im Bahnhof direkt verbunden. Vereinzelt werden diese Arbeiten im Rahmen kompletter Bahnhofssanierungen ausgeführt. Die Umgestaltungen der DB Reisezentren werden kontinuierlich betrieben und damit einhergehend auch die barrierefreie Ausstattung an immer mehr Standorten. Hierzu zählen auch immer mehr kleinere Standorte, um auch dort die Services für mobilitätseingeschränkte Kunden zu verbessern. Die TOP 30 Reisezentren sind durchgehend barrierefrei gestaltet.

Im Mittelfristzeitraum bis 2020 werden weitere Reisezentren barrierefrei umgebaut werden, darunter Top-Standorte wie z.B. Münster Hbf, München Hbf oder Leipzig Hbf.

2.2.2 Fahrkartenautomaten

Mitte 2015 hat die DB einen Rahmenvertrag mit Automatenherstellern für einen Automaten neuester Generation gezeichnet. Dieser erfüllt die technischen Spezifikationen der Interoperabilität (TSI) bezüglich der Zugänglichkeit des Eisenbahnsystems für Menschen mit eingeschränkter Mobilität. Der Einsatz dieser Automaten wird zunächst an Standorten erfolgen, an denen neue Vertriebsinfrastruktur in Betrieb genommen wird.

Gleichzeitig wird die bestehende Automatengeneration ständig weiterentwickelt und technisch optimiert. Mögliche weitere Verbesserungen im Hinblick auf Barrierefreiheit werden dabei berücksichtigt. Im Rahmen mehrerer Studien und Markt-

forschungen wurden weitere Optimierungspotenziale in der Bedienung der Automaten erarbeitet.

Ab 2015 werden daher in zwei Schritten Anpassungen in der Benutzerführung erfolgen, um den Kundenanforderungen in höchstem Maße gerecht zu werden. Die Verbesserungen zielen u.a. auf eine eindeutigere Anzeige von möglichen Zahlungsmitteln und einer Optimierung der Suchfunktion ab.

2.2.3 Barrierefreie Internetseiten

www.bahn.de

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

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

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

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

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

Wenn es bei der geplanten Zugverbindung zu Verspätungen von mehr als 10 Minuten, Störungen oder Zugausfällen kommt, informiert der Verspätungs-Alarm per E-Mail oder via Push-Nachricht in die App DB Navigator. Die kostenfreie

Anmeldung für diesen Service kann bei der Buchung oder im Nachgang online und mobil über das „Meine Bahn“-Konto durchgeführt werden.

In 2012 wurden Gebärdensprach-Videos auf www.bahn.de veröffentlicht. Gehörlosen Menschen wird eine Reihe von wichtigen Fragen rund um die Reise mit der DB in verschiedenen Gebärdensprach-Videos erklärt. Die DB möchte damit das Reisen mit der Bahn für gehörlose Menschen erleichtern. Neben allgemeinen Themen, z. B. zur BahnCard oder zu den Fahrgastrechten, werden die Services bei der Planung und Information sowie die Möglichkeiten des Fahrkartenkaufs ausführlich erläutert.

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

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

Kostenlose Buchungen von Fahrkarten, Reservierungen und Services

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

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

Die kostenfreie Buchung von Sitzplatzreservierungen ist auch telefonisch über die MSZ möglich (Rufnummer: 0180 6 512 512; 20 ct/Anruf aus dem Festnetz, Tarif bei Mobilfunk max. 60 ct/Anruf).

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

www.deutschebahn.com

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

2.2.4 Veränderungen im Leistungsangebot der Mobilitätsservice-Zentrale (MSZ)

Mit dem Zulauf erster Fernverkehrsfahrzeuge mit fahrzeuggebundenen Einstiegs- hilfen werden neue Dimensionen der Hilfeleistung und deren Planung erreicht. Die MSZ ist nun in der Lage, sowohl das Servicepersonal in den Bahnhöfen, als auch das Zugpersonal vorab zu informieren, welches die Hilfe erbringt. Mittelfristig wird damit eine Erweiterung der Reismöglichkeiten für Rollstuhlfahrer möglich.

Die Zusammenarbeit mit anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen wird - einerseits auf Wunsch der Aufgabenträger, andererseits auch durch die betreffenden Unternehmen selbst - ausgeweitet, so dass zukünftig über weitere Reiseverbindungen, die nicht nur Leistungen der DB-Gesellschaften betreffen, beraten werden kann und Hilfen somit aus einer Hand organisiert werden können.

2.3 Ausgewählte Projekte

2.3.1 Kooperation mit Europäischen Bahnen

Die DB AG setzt weiterhin auf eine verstärkte Kooperation mit anderen europäischen Eisenbahnen, um das grenzüberschreitende Reisen für alle mobilitätseingeschränkten Menschen zu vereinfachen:

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

Zum anderen findet in regelmäßigen Abständen ein bilaterales Treffen mit den Kollegen der Schweizer Bundesbahn (SBB) und der Österreichischen Bundesbahn (ÖBB) statt, um Synergieeffekte zu nutzen und das grenzüberschreitende Reisen zu vereinfachen.

2.3.2 Fahrgastrechte/Fahrgastrechteverordnung

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

Seit dem Inkrafttreten der europäischen Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr am 3. Dezember 2009 gelten einheitliche Fahrgastrechte im Eisenbahnverkehr in Deutschland und in Europa. Sie räumen den Reisenden gleiche Rechte bei allen Eisenbahnunternehmen ein und gelten für alle Züge von der S-Bahn bis zum ICE, unabhängig davon, von welchem Eisenbahnunternehmen sie betrieben werden. Sie gelten auch für Reiseketten aus Zügen verschiedener Eisenbahnunternehmen, die mit einer Fahrkarte genutzt werden.

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

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

Ergänzende Anmerkungen ergeben sich für schwerbehinderte Reisende, die mit ihrem Schwerbehindertenausweis und einem Beiblatt mit gültiger Wertmarke die Züge des Nahverkehrs unentgeltlich nutzen können:

Entschädigung für Verspätung

Eine Entschädigungszahlung für Verspätungen bei ausschließlich mit dem Schwerbehindertenausweis mit Wertmarke bzw. auf den unentgeltlich befahrenen Strecken erfolgt nicht, da sich eine Entschädigung nach dem bezahlten Fahrpreis der einzelnen Fahrt berechnet.

Anders, wenn eine Fahrkarte gekauft wurde: Zur Ermittlung des Verspätungsanspruchs bzw. der Gesamtverspätung wird die gesamte Fahrstrecke - sowohl die unentgeltlich, als auch die mit einer zusätzlich gelösten Fahrkarte zurückgelegte Strecke - als eine durchgehende Reisekette zugrunde gelegt. Der Entschädigungsbetrag errechnet sich aufgrund des Fahrpreises der gekauften Fahrkarte und der Gesamtverspätung.

Ersatz von Kosten für die Nutzung von Zügen einer höheren Produktklasse

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

Ersatz von Kosten für ein anderes Verkehrsmittel oder für Übernachtung

Für Reisende mit Schwerbehindertenausweis, die Strecken unentgeltlich nutzen können, gelten die gleichen Regeln für die Inanspruchnahme von Taxi und Hotelübernachtungen wie für andere Reisende. Das Gleiche gilt für frei fahrende Begleitpersonen.

Entschädigung für Mobilitätshilfen oder sonstige spezielle Ausrüstungen

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

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

2.3.3 Projekt Reisendeninformation

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

Das Konzernprojekt Reisendeninformation fokussiert sich sowohl auf die Umsetzung sichtbarer Kundenlösungen als auch auf die Schaffung des technischen Fundaments und der organisatorischen Voraussetzungen.

Grundlage für die Entwicklung von Kundenlösungen bilden die Anforderungen und Bedürfnisse der Kunden der DB. Zentrales Instrument bei der Verfolgung eines kundenzentrierten Ansatzes sind Personas und Customer Journeys.

- Persona werden in der Produktentwicklung eingesetzt, um die unterschiedlichen Bedürfnisse verschiedener Nutzer im multimodalen Mobilitätsmarkt zu beschreiben. Dabei muss eine Persona keinem realen Kundensegment entsprechen. Vielmehr vereint eine Persona stereotypisch unterschiedliche Informations-, Mobilitäts- und Produktbedürfnisse in einem Profil. Zu jeder der sieben Persona gibt es eine biografische Skizze, in der ihre Lebenssituation und typische Reiseanlässe umrissen werden. Vier der sieben Personas sind zudem mit Mobilitätseinschränkungen beschrieben, um die besonderen Bedürfnisse dieser Nutzergruppen abzubilden.

- Aufbauend auf den Persona-Charakterisierungen werden in den Customer Journeys aus Sicht jeder einzelner Persona Reisen mit unterschiedlichen Störungsszenarien beschrieben - ohne Störung, mit leichten Unregelmäßigkeiten aber auch Großstörungen. Dadurch konnten die Bedürfnisse aller Personas in unterschiedlichen Situationen bei der Anforderungsanalyse berücksichtigt werden.

Dieser kundenzentrierte Ansatz hilft durch Veranschaulichung und ausführliche Beschreibung sich besser in die Kunden zu versetzen und deren Perspektive einzunehmen.

Ein umfassendes Portfolio ermöglicht die Umsetzung dieser vielfältigen Anforderungen. Das Projekt-Portfolio beinhaltet sowohl die Entwicklung innovativer Kundenlösungen, als auch die dafür zwingend notwendige Schaffung von Datengrundlagen und den Bau einer Basis-IT.

Die Verbesserung von Verlässlichkeit, Rechtzeitigkeit, Konsistenz und Individualisierung der Reisendeninformation folgt drei Stoßrichtungen:

- In 2016 werden die größten Ärgernisse der Kunden hinsichtlich falscher und verspäteter Informationen abgestellt. Dies sind die verbesserte Kommunikation von geänderten Wagenreihungen und von Gleiswechseln, auch umfangreichere Anzeiger am Bahnhof. Schließlich wird die Prognosequalität für eine exaktere Information zur Anslusserreichung erhöht.
- Bis Ende 2018 schafft die „Informationsplattform Reisendeninformation“ sukzessiv eine konsistente, umfassende, modulare Informationsbasis für die gesamte Branche. Hierbei ist es das Ziel, eine zentrale Informationsplattform Reisendeninformation als „einzige Quelle der Wahrheit“ zu schaffen, um branchenweit einheitliche, konsistente, korrekte und vollständige Informationen zu den öffentlichen Verkehren zur Verfügung zu stellen. Wenn die Datenbeschaffung für alle im Verkehrsmarkt tätigen Dienstleister vereinfacht wird, ermöglicht bzw. beschleunigt dies die Entwicklung von innovativen und zeitgemäßen Kundenlösungen. Außerdem wird so gleichzeitig eine qualitativ hochwertige Information für die Kunden sichergestellt.
- Parallel wird eine kundenorientierte Weiterentwicklung der Reisendeninformation verfolgt. Die sogenannte Reisendenbegleitung versorgt den Kunden kontinuierlich über den gesamten Reiseverlauf mit allen für ihn wichtigen Informationen und Services in Echtzeit. Durch Nutzung der Basisdaten können Weiterentwicklungen von Kernapplikationen (z.B. die DB Navigator-App) oder Neuentwicklungen (z.B. die App „DB Barrierefrei“) schnell, kostengünstig und kontinuierlich neue Funktionalitäten ausrollen. Dadurch wird auch die Bedienung von speziellen Kundenbedürfnissen vereinfacht.

2.3.4 Entwicklung einer App, orientiert an den Bedürfnissen von mobilitätseingeschränkten Reisenden

Unter dem Arbeitstitel „DB Barrierefrei“ beschäftigt sich die DB seit geraumer Zeit mit der Entwicklung einer App, orientiert an den Bedürfnissen von Reisenden mit Behinderungen. Was für diese Zielgruppe zwingend erforderlich ist, bietet auch für viele andere Zielgruppen einen Mehrwert. Entwickelt wird keine App, speziell für Menschen mit Behinderungen, sondern deren Merkmale sind auch für viele andere Reisende komfortabel bzw. von Interesse.

Ziel ist es, im Rahmen eines agilen Produktentwicklungsprozesses mit allen relevanten Fachbereichen eine App aufzusetzen, die dem Kunden in Form eines digitalen Reisebegleiters alle relevanten Informationen entlang seiner Reisekette in einer für ihn hilfreichen Form vermittelt.

Die Produktentwicklung dieser App orientiert sich an den Bedürfnissen von Reisenden mit kognitiven, körperlichen oder Sinnesbehinderungen, soll jedoch im Sinne des Konzepts „Design für Alle“ auch die Bedürfnisse von anderen Zielgruppen erfüllen. In Kooperation mit allen relevanten Schnittstellen wird durch fortgesetzte Überprüfung und Einbindung von Kunden das jeweilige Arbeitsergebnis in Bezug auf Nützlichkeit über die einzelnen Prozessstufen kontinuierlich konkretisiert und optimiert. Die Produktentwicklung ist so aufgebaut, dass Experten „in eigener Sache“ von Beginn an in allen Phasen, also von der Idee bis zum Prototypen, in einem agilen Prozess eingebunden sind.

Dieser Prozess sieht vor, dass nach der Festlegung der strategischen Handlungsfelder Problem und Zielstellung gemeinschaftlich festgelegt, ein gemeinsames Verständnis herbeigeführt und Handlungsfelder durch neue Perspektiven konkretisiert werden. Dann werden Ideen entwickelt und ausgearbeitet, anschließend erlebbare Konzepte in Form eines Prototypen entwickelt. Schließlich wird die Umsetzbarkeit geprüft und eine realisierbare Lösung gesucht. Selbstverständlich wird auch nach dem Start im späteren Echtbetrieb an einer kontinuierlichen Verbesserung gearbeitet.

Hinsichtlich der Realisierungsmöglichkeiten einer solchen App haben bereits mehrere Workshops im September 2015 sowie Januar und April 2016 mit Betroffenen aus den jeweiligen Zielgruppen stattgefunden. Auf diese Weise konnten die Kundenbedürfnisse direkt in die weitere Entwicklung einfließen. Auf Basis von weit mehr als 30 Ideenkonzepten hat im 1. Quartal 2016 eine Online-Befragung mit den beteiligten Experten stattgefunden. Im nächsten Schritt wird ein erster Prototyp von ausgewählten Nutzergruppen getestet werden.

Bis Herbst 2017 sollen folgende Funktionen umgesetzt werden, die schrittweise in einem Prototyp zusammengeführt werden:

- **Anzeigen und Durchsagen in Bahnhöfen und Zügen**

Lautsprecheransagen sind für Reisende mit Hörbehinderungen oftmals nur schwer oder gar nicht zu verstehen, das Lesen von Anzeigetafeln kann für Menschen mit Sehbehinderungen eine Herausforderung sein. Kunden erhalten

mit dieser Funktion wichtige Informationen zu ihrer Reise als Text- oder Sprachnachricht direkt auf ihr Smartphone.

- **Informationen zur Funktionsfähigkeit von Aufzügen**

Reisende können sich Informationen über ihre jeweils benötigten Aufzüge abonnieren und erhalten eine entsprechende Benachrichtigung, sollten diese aktuell Störungen aufweisen. So können mobilitätseingeschränkte Reisende schon im Voraus planen, welche Wege aufgrund von technischen Störungen nicht möglich sind und kommen über alternative Strecken pünktlich ans Ziel.

- **DB Service-Assistent**

Mit dieser Funktion können beispielsweise blinde Reisende Auskunft und Unterstützung vom Zugpersonal erhalten. Per Sprachsteuerung kann das Anliegen direkt benannt werden, damit das Personal situationsgerecht schnellstmöglich zur Stelle sein kann.

Berücksichtigt wird dabei grundsätzlich das Sprachprofil „Leichte Sprache“ und das Zwei-Sinne-Prinzip.

Die App „DB Barrierefrei“ stellt einen wertvollen Beitrag zur Umsetzung eines ganzheitlichen, barrierefreien und inklusiven Konzeptes entlang der gesamten Reisekette dar. Sie wird auf Basis der vorliegenden Ideenkonzepte kontinuierlich weiter entwickelt werden. Die Ideenkonzepte werden immer wieder neu priorisiert und in Abstimmung mit laufenden relevanten Projekten in anderen Geschäftsfeldern des Konzerns umgesetzt, um Synergieeffekte im Sinne der Kunden nutzen zu können.

3. Abschließende Betrachtung

Im Rahmen der sukzessiven Umsetzungsplanung der in den Programmen der Deutschen Bahn AG aufgeführten Maßnahmen institutionalisierte sich am 26. Januar 2006 die begleitende Arbeitsgruppe zum Programm der Deutschen Bahn AG, bestehend aus den vom Deutschen Behindertenrat entsandten Vertreter sowie den Fachabteilungen aller Unternehmensbereiche der DB AG unter Federführung der Kontaktstelle für Behindertenangelegenheiten. Vorsitzender der Arbeitsgruppe ist Karl-Hermann Haack, MdB a.D., ehemals Beauftragter der Bundesregierung für die Belange von Menschen mit Behinderungen (1998 - 2005).

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

Die operativen Tätigkeiten erstrecken sich auf die Bereiche

- Infrastruktur,
- Fahrzeuge,

- Information und
- Service.

Die in regelmäßigen Abständen stattfindenden Gespräche der DB mit der Arbeitsgruppe zum Programm werden durch den interministeriellen Arbeitsstab bei der Beauftragten der Bundesregierung für die Belange behinderter Menschen, das Referat G 23 (Personenverkehr, Öffentliche Verkehrssysteme, Radverkehr-Abteilung Grundsatzangelegenheiten) des Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, das Referat Va1 (Gleichstellung behinderter Menschen, Grundsatzfragen der Behindertenpolitik) des Bundesministerium für Arbeit und Soziales, die Bundesarbeitsgemeinschaft für Rehabilitation e. V. (BAR) und das Eisenbahn-Bundesamt kontinuierlich begleitet.

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

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

Mit dem 3. Programm zur Barrierefreiheit der Deutschen Bahn AG knüpft die DB an das bisher gemeinsam Erreichte an und wird weitere wichtige entscheidende Meilensteine in Richtung Barrierefreiheit setzen.

Dissenspunkte

Die Diskussion des 3. Programms der Deutschen Bahn AG mit den Behindertenvertretern der Programmbegleitenden Arbeitsgruppe ergab die folgenden Dissenspunkte:

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

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

(TEN) enthalten als Ausnahme zu diesem Grundsatz die sog. „1.000-Reisende-Regelung“.

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

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

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

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

Servicezeiten ausschließlich von 06.00 bis 22.00 Uhr (z. T. an kleineren Stationen und an Wochenenden auch kürzer) stellen aus Sicht der Mitglieder der Programmbegleitenden Arbeitsgruppe einen Bruch in der Unternehmensphilosophie der Deutschen Bahn AG dar und sind für behinderte Menschen nicht weiter akzeptabel. Seitens der DB Station&Service AG sollte angestrebt werden, ein Netz aufzubauen, das eine benötigte Hilfeleistung außerhalb der üblichen Besetzungszeiten nach frühzeitiger vorheriger Anmeldung garantiert. Es sollte zukünftig für behinderte Menschen möglich sein, auch außerhalb der definierten Servicezeiten selbstbestimmt mit der Deutschen Bahn zu reisen.

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

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

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

Servicemitarbeiter unterstützen in mehr als 300 Stationen mobilitätseingeschränkte Reisende beim Ein-, Um- und Ausstieg (rd. 610.000 Hilfeleistungen in 2015).

In einem Gespräch mit Vertretern des Deutschen Behindertenrats und Herrn Dr. Michael Peterson, Vorstand Marketing der DB Fernverkehr AG, wurde am 20. April 2016 folgende Vereinbarung getroffen:

Es wird ein Pilotprojekt geprüft, in dem ggf. externe Anbieter von Serviceleistungen (u. a. Wohlfahrtsverbände, Taxiunternehmen usw.) an einer noch festzulegenden Anzahl von Bahnhöfen Hilfen außerhalb der Servicezeiten der DB nach Voranmeldung leisten. Die diesbezügliche Konzepterarbeitung und eine mögliche Umsetzung wird kontinuierlich durch die Mitglieder der Arbeitsgruppe zum Programm der DB begleitet werden.

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

Mit freundlicher Genehmigung:

Ottmar Miles-Paul
ehemals Landesbehindertenbeauftragter Rheinland-Pfalz (2008 - 2012)

Anlagen zum 3. Programm der Deutschen Bahn AG

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

Anlage 1: Standards zur Fahrzeuggestaltung im Fernverkehr

1. Einleitung

2. Gestaltungskriterien

2.1 Allgemeine Gestaltungskriterien

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

2.1.1 Kontraste

2.1.2 Farben

2.1.3 Materialien

2.1.4 Beleuchtung

2.1.5 Schriften

2.1.6 Bedienelemente

2.1.7 Allgemeine akustische/visuelle Informationen

2.2 Einstieg/Ausstieg

2.3 Fahrgastraum/Mehrzweckraum

2.4 Sanitärbereich

2.5 Servicewagen

2.6 Informations- und Wegeleitsystem

3. Empfehlungen zu Informationszwecken

4. Darstellung räumlicher Dimensionen mobilitätseingeschränkter Personen

5. Schriftgrößen und Kontraste

6. Quellen

Hinweis:

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

1. Einführung

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

Der Anforderungskatalog für barrierefreies Reisen betrifft vor allem folgende Personengruppen:

(Gruppen sind nicht überschneidungsfrei)

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

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

2. Gestaltungskriterien

2.1 Allgemeine Gestaltungskriterien

Diese gelten für Neubau- und Modernisierungsfahrzeuge und sollten möglichst einheitlich im gesamten Zug angewandt werden. Als Grundlage dienen die jeweiligen Corporate Designs des DB Konzerns für das Geschäftsfeld Fernverkehr sowie die TSI PRM.

Thema	Einsatzort	Beschreibung, Angaben und Maße
2.1.1 Kontraste	<ul style="list-style-type: none"> • Handläufe, Haltegriffe • Griffe, Taster • Markierungsstreifen • Hinweise • Notbremse • Stufenkanten • Bedienelemente • Glastüren und Außentüren 	<ul style="list-style-type: none"> • Die Anforderungen werden gemäß TSI PRM und – soweit kein Widerspruch besteht – gemäß DIN EN 32975 erfüllt.
2.1.2 Farben	<ul style="list-style-type: none"> • Türen • Stufen • Piktogramme • Griffe, Taster • Markierungsstreifen • Bestuhlung 	<ul style="list-style-type: none"> • Farbkontraste können die Erkennbarkeit weiter verbessern. Beim Einsatz von Farben ist jedoch ihr Symbolwert zu beachten (Sicherheits-, Ordnungsfarben; DIN 1818, DIN 4818, DIN 5381) • helle Töne: weiß, silberfarben • dunkle Töne: schwarz, (nacht-)blau, verkehrsrot • rot auf grün nur bei ausreichend hohem Kontrast • Schwarz-weiß gestaltete Schrift kann durch entsprechende Farbränder Symbolgehalt bekommen. • Die verwendeten Farben müssen auf die jeweiligen CD-Vorgaben abgestimmt werden.
2.1.3 Material	<ul style="list-style-type: none"> • Böden (Materialwechsel als Orientierungshilfe) • Haltegriffe, Türgriffe • Türen • Einbauten • Stufen • Bestuhlung 	<ul style="list-style-type: none"> • körperfreundlich, hygienisch, Berücksichtigung allgemeiner gesundheitsrelevanter Aspekte • keine Kondensatbildung • keine Wärmeableitung (im Außenbereich) • rutschfeste Oberflächenstruktur • taktil • keine scharfen Ecken und Kanten • nicht reflektierend oder spiegelnd • Die verwendeten Materialien müssen auf die jeweiligen CD-Vorgaben abgestimmt werden.
2.1.4 Beleuchtung	<ul style="list-style-type: none"> • Allgemeinbeleuchtung (Standard) • Sitzplatzbeleuchtung: <ul style="list-style-type: none"> • Gepäckablage • Decke 	<ul style="list-style-type: none"> • gute Beleuchtung von Stufen, Trittkanten, Durchgängen und Gefahrenbereichen, keine dunklen Ecken • 150 lx • Farbwiedergabestufe 1B • Lichtfarbe: anwendbares Spektrum zwischen warmweiß (3.000K) und neutralweiß (4.000K) • 18 - 36 W • 10 - 18 W • blendfrei: Klasse A (CIE 29.2) für 1000 lx • Vermeidung von Schlagschatten • Umfeldleuchtdichte: ca. 250 cd/m² • 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 • Piktogramme für Standardinfos (zusätzlich, z. B. Ausstiegsseite, Anschlusszug, Ankunftszeit) • LCD-Anzeigen sind zu vermeiden • LED-Anzeigen • TFT-Anzeigen <ul style="list-style-type: none"> • Sichthöhe für Hinweise <ul style="list-style-type: none"> • Zugzielanzeige, außen; Wagennummer, -klasse etc. 	<ul style="list-style-type: none"> • Bahn-Helvetica (s. DB Manuell D193.0400) oder, je nach Einsatzzweck, auch DB Office/ DB Type mit den entsprechenden Schriftschnitten • Groß- und Kleinschreibung • Blindenschrift und erhabene Profilschrift im Einstiegsbereich • In Abhängigkeit von den baulichen Gegebenheiten und der Zuordnung zu Bauteilen werden 1450 mm bis 1600 mm Tast- und Sichthöhe anvisiert. • Schriftgröße: ≥ 6 mm, grundsätzlich Leseabstand 1000 mm beachten • keine roten LED verwenden <ul style="list-style-type: none"> • 1450 - 1600 mm (für Rollstuhlfahrer optimiert 1300 mm) <ul style="list-style-type: none"> • Zugziel: Mindestgröße (größeren Leseabstand beachten) und Kontrastoptimierung auch bei hellem Umfeld • s. a. 5. <i>Schriftgrößen und Kontraste</i>
2.1.6 Bedienelemente	<ul style="list-style-type: none"> • allgemeine Bedienelementhöhe <ul style="list-style-type: none"> • Türtaster <ul style="list-style-type: none"> • Türgriffe <ul style="list-style-type: none"> • Handläufe / Haltegriffe/-stangen <ul style="list-style-type: none"> • Notbremse <ul style="list-style-type: none"> • Notschalter für Türentriegelung <ul style="list-style-type: none"> • Notruf/Serviceruf 	<ul style="list-style-type: none"> • 850 mm (Richt-/Mittelwert bei Kombination von Bedienelementen) <ul style="list-style-type: none"> • gut auffindbar und erkennbar (betrifft alle Bedienelemente) an standardisierter Position • Bedienelementhöhe = 850 mm (außen, über Mittelwert der bedienten Bahnsteighöhen) • Beleuchtet und taktile (s. Kontrastwerte) • Unterscheidbarkeit verschiedener Taster • Tasterfläche im Durchmesser 50 mm • Druckpunkt spürbar • Taster nicht versenkt • so leichtgängig wie technisch möglich • Schaltweg 2 - 3 mm • Kraftaufwendung angepasst (nicht schwerer als nötig / so leichtgängig wie technisch möglich) <ul style="list-style-type: none"> • möglichst Kette/Kombination von Festhaltungsmöglichkeiten <ul style="list-style-type: none"> • runder Querschnitt 30 - 45 mm • Abstand zur angrenzenden Oberfläche 45 mm • Höhe parallel zur Treppe 850 mm • In den Gängen und auf den Zwischenpodesten • senkrechte Haltestangen innen neben der Tür, Nutzbarkeit soll bei Ein- und Ausstiegen gewährleistet sein <ul style="list-style-type: none"> • Hinweis in Bild- und Text-Form • Griff hervorheben/optisch kontrastreich • Erreichbarkeit <ul style="list-style-type: none"> • im Blickfeld, Sichtbarkeit • Notschalter und Notbremse voneinander getrennt bedien- und unterscheidbar <ul style="list-style-type: none"> • Akustische und optische Bestätigung/Quittierung (außer bei merkbarer

		Reaktion/Effekt) bei einem Zugbegleiter <ul style="list-style-type: none"> • Generell gilt: Die verschiedenen Ausführungen der Bedienelemente sollten den Gestaltungskriterien von gutem universellem Design entsprechen.
--	--	--

2.1 Allgemeine Gestaltungskriterien

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

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

Mögliche Inhalte veränderlicher Displays sind: Wagennummer, Zielbahnhof, Zwischenhalt (Strecke), Ankunft-/Abfahrtszeit, Verspätung, Ausstiegsseite etc., idealerweise in Echtzeit.

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

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

2.2 Einstieg / Ausstieg

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

<p>2.2.4 Fahrzeuggebundene Einstiegshilfen</p>	<p>Einstiegshilfe für Rollstuhlbenutzer im Eingang zu den Rollstuhlstellplätzen</p> <p>Technische Gestaltung der Einstiegshilfe</p> <ul style="list-style-type: none"> • Neigungen bei einstöckigen Fahrzeugen und bei neu zu entwickelnden doppelstöckigen Fahrzeugen • Rampe / Hublift automatisch/ manuell bedient durch Zugpersonal, Überfahrbrücken • Abrollsicherung • Mindestfreiraum oberhalb der Liftplattform/Rampe während des gesamten Ein-/Ausstiegsvorganges (zur Gewährleistung von Bewegungsräumen größer als Plattform) • Mindesttragfähigkeit der Einstiegshilfe • Auslegung auf bediente Standardbahnsteighöhen (Zuschlag für Querneigung bei Kurvenlage und bei Neigung des Bahnsteiges zur Bahnsteigmitte) • Schiebetritt/Überfahrbrücke zur Schließung des Restspaltes bei Niveaugleichheit (bei Bedienung unterschiedlicher Bahnsteighöhen nur eingeschränkt möglich) 	<p>in Abhängigkeit von den Höhendifferenzen, Hublift oder Rampe.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Geeignet für ISO-Rollstühle (max. Länge 1200 mm, max. Breite 700 mm) <p>Bis 350 kg Gesamtgewicht ausgelegt.</p> <ul style="list-style-type: none"> - personalbedient - nach DIN ($\leq 6\%$), bei kurzen Rampen (bis 1 m) $\leq 12\%$ <p>ISO-Rollstuhlmaße als Mindestanforderung + notwendiger Zuschlag für Arme und Füße,</p> <p>Abmaße von Lift-Plattformen mindestens gemäß TSI PRM</p> <ul style="list-style-type: none"> - Seitliches Befahren der Plattform minimiert den benötigten Freiraum auf dem Bahnsteig - Rutschfeste Oberfläche, auch bei Nässe <p>Mindestens 50 mm</p> <ul style="list-style-type: none"> - 150 mm Aufkantung (Auffahrseite der Plattform) <p>Breite = 800 mm Länge = 1300 mm Höhe = 1400 mm</p> <ul style="list-style-type: none"> - 350 kg - Rampe = 380 - 50 mm bis 760 + 50 mm - Hublift = 550 -50 mm bis 760 +50 mm <ul style="list-style-type: none"> - Spaltreduzierung auf <50 mm
---	---	---

2.3 Fahrgastraum / Mehrzweckraum

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

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

2.4 Sanitärbereich

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

	<ul style="list-style-type: none"> - Türgriff/-drehknebel/-taster Höhe - automatische Schiebetür - an Außenseite Piktogramm • Spiegel: <ul style="list-style-type: none"> - Spiegelgröße - Spiegelausrichtung • Notrufeinrichtungen: <ul style="list-style-type: none"> - taktil auffindbar und optisch/kontrastreich markiert zwei Notrufeinrichtungen (Höhe über dem Boden) - optische und akustische Anzeige für Notrufsystem - Notruf hörbar für Zugteam - Notruf-Rückstellmöglichkeit am Taster • nach Möglichkeit intuitiv erlernbare Türschließung/Verriegelung • s. a. 4.2 WC-Grundrisse 	<p>„Summe aus Türbreite und Seitengangbreite 2000 mm“</p> <ul style="list-style-type: none"> - 850 -1050 mm - mindestens 600 x 1100 mm - Einsicht im Stehen und Sitzen möglich - ggf. mehrere Spiegel verwenden - oben: 850 - 900 mm über FOK, - unten: < 300 mm über FOK
2.4.2 Standard-WC	<ul style="list-style-type: none"> • Leicht auffindbare Grundfunktionen: Türbedienung, Spülung - Selbsterklärende Bedienung - Überprüfbare Verriegelung (Drehknebel) - Handtuchspender/Papierkorb logisch dem Waschbecken zugeordnet 	

2.5 Wagen mit Rollstuhlbereich

Bauteile / Abteil	Beschreibung	Angaben / Maße
2.5.1 Service am Rollstuhlstellplatz:	<ul style="list-style-type: none"> • Tischunterkante bis Boden (am Rollstellplatz) • Serviceruf, Platzbedienung (am Rollstuhlstellplatz) 	- ≥ 670 mm

2.6 Informations- und Wegeleitsystem

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

	<p>Taktile Sitzplatzziffern</p> <p>Taktile Orientierung im Einstiegsbereich</p> <p>Fußbodenleisten zur Laufstraßenabgrenzung in Sitzplatzbereichen</p> <ul style="list-style-type: none"> • nach Möglichkeit Displays in Augenhöhe • s. a. 2.1.7 allg. akustische/visuelle Informationen 	<p>Gangseitig (auf Kopfstützenhöhe)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Wagenklassenhinweis an Haltestangen, tastbar beim Zustieg - Standorthinweis, tastbar nach Zustieg bzw. beim Durchgang durch den Zug - kontrastreich und erhaben zum Fußbodenbelag
<p>2.6.3 Mobilfunkempfang im Zug:</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Empfang von Mobilfunknetzen grundsätzlich in allen Zugbereichen möglich (in Abhängigkeit der Infrastruktur von Betreibern der Mobilfunknetze) • In gekennzeichneten Ruhebereichen Klingeltöne und laute Gespräche nicht erwünscht, jedoch geräuschlose, textbasierte Kommunikation und Datenempfang möglich 	<ul style="list-style-type: none"> - Aufhebung der abschirmenden Wirkung von Wagenkästen durch technische Maßnahmen, z. B. Mobilfunkrepeater

3. Empfehlungen zu Informationszwecken

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

Werte für Kontraste entsprechen DIN 32975....

3.2 Empfehlung für die Höhe der Schriftzeichen zu Informationszwecken

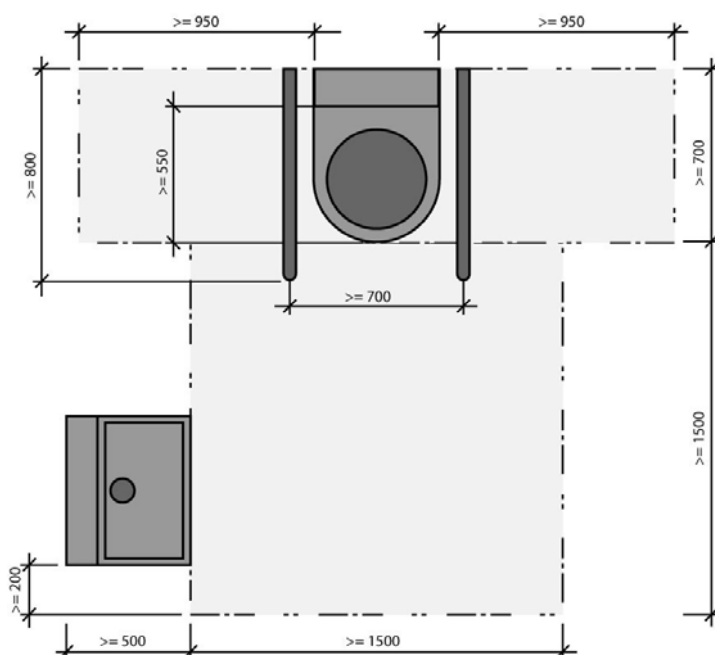
(Quelle: DIN 32975 Gestaltung visueller Informationen im öffentlichen Raum zur barrierefreien Nutzung – Berücksichtigung einer generellen Mindestgröße von 6 mm)

4. Darstellung räumlicher Dimensionen für mobilitäts eingeschränkte Personen

WC-Grundrisse

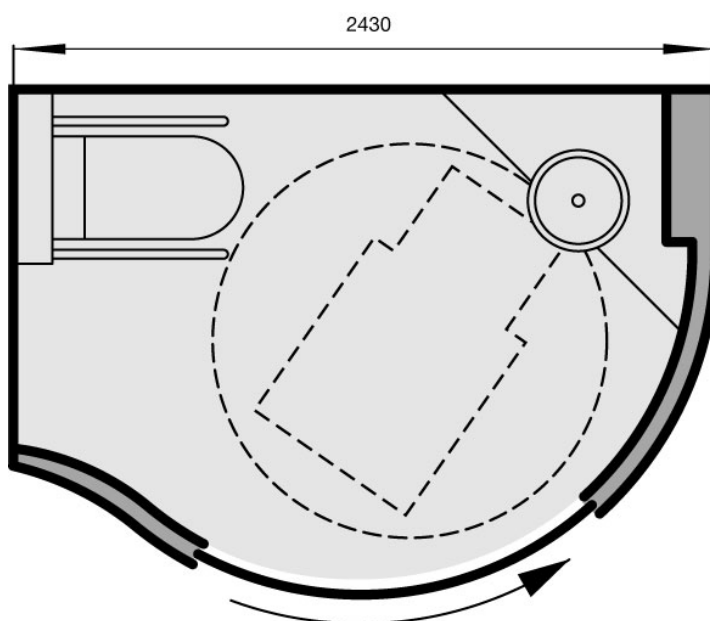
Bewegungsfläche im Behinderten-WC [Maße in mm].

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

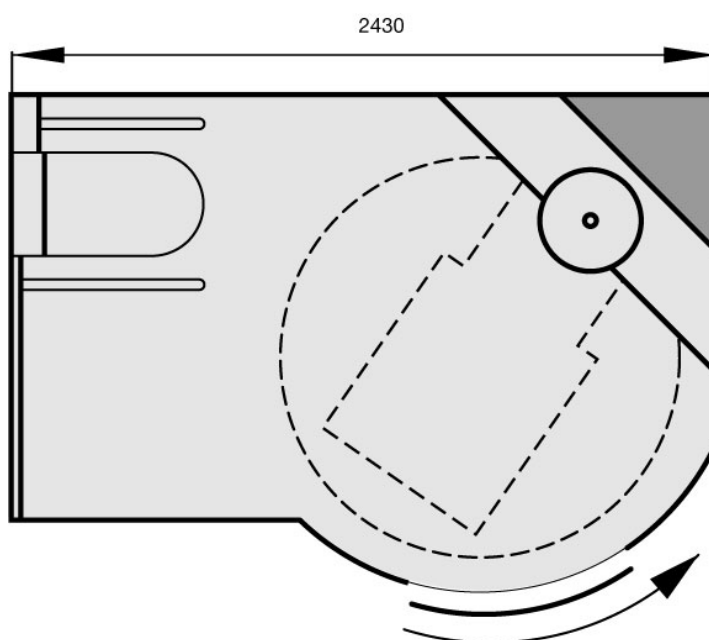


WC-Grundrisse

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



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



5. Schriftgrößen und Kontraste

Visuelle Informationen mit Leitfunktionen

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

6. Quellen

- „direkt 54. Bürgerfreundliche und behindertengerechte Gestaltung des Straßenraums. Ein Handbuch für Planer und Praktiker – Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden“, Bundesministerium für Verkehr (2000)
- „direkt 56. Computergestützte Erfassung und Bewertung von Barrieren – Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden“, Bundesministerium für Verkehr (2001)
- „direkt 64 Hinweise – Barrierefreiheit im öffentlichen Verkehrsraum für Seh- und Hörgeschädigte Menschen“ Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, 2008
- „Empfehlungen zur Beleuchtung in Reisezugwagen“, DB AG, Geschäftsbereich Netz, NGT 571 (1995)
- UIC-Merkblatt 555 (gemäß DIN EN 13272)
- „COST 335 – Benutzerfreundliche Eisenbahnsysteme“, Europäische Kommission, Generaldirektion Verkehr (1999)
- VDV-Mitteilung: Kundenorientierter und behindertenfreundlicher ÖPNV. Teil 3 Betrieb nach EBO
- DIN 18024-1 , DIN 18040-1
- DIN 32974 Akustische Signale im öffentlichen Bereich, Anforderungen, Berlin, Febr. 2000
- DIN 5381 Kennfarben
- DIN 32975 Gestaltung visueller Informationen im öffentlichen Raum zur barrierefreien Nutzung, Dez. 2009
- DIN 32976 Blindenschrift – Anforderungen und Maße, Berlin, August 2007
- DIN Fachbericht 124 Gestaltung barrierefreier Produkte 1. Auflage 2002
- ISO 7193 Rollstühle; Maximale Außenmaße
- DBSV-Richtlinie für taktile Schriften, www.gfuv.de
- Technische Spezifikation für Interoperabilität Anwendungsbereich: Teilsysteme „Infrastruktur“ und „Fahrzeuge“ , Teilbereich: Zugänglichkeit für eingeschränkt mobile Personen



Dokumentation

Produktkatalog DB Regio AG

Gestaltungsvorgaben
für die Fahrzeuge der DB Regio AG

DB Regio AG

Marketing (V.RVP)

(Stand 01.04.2016)

Inhalt

Vorwort	03
Einleitung	05
1 Innenausstattung der Fahrzeuge - 1. Klasse	08
1.1 Allgemeine Beschreibung	09
1.2 Sitze	10
1.3 Tische	13
1.4 Materialien und Farben	14
2 Innenausstattung der Fahrzeuge - 2. Klasse	17
2.1 Sitze	18
2.3 Tische	20
2.4 Materialien und Farben	21
3 Innenausstattung der Fahrzeuge - Allgemein	24
3.1 Gepäckracks / Gepäckablagen	25
3.2 Beleuchtung	26
3.3 Displays	27
3.4 Connectivität	28
3.5 Fahrradmitnahme	29
3.6 Serviceeinrichtungen	30
3.7 Kinderspielecke	31
3.8 Sehbehinderten-Information / Piktogramme	33
3.9 Reservierung	34
3.10 Farbkontraste Einstiegsbereich	35
3.11 TSI PRM	36
4 Innenausstattung der Fahrzeuge - WC	39
4.1 Einrichtung	40
4.2 Materialien und Farben	42
5 Außengestaltung der Fahrzeuge	44
5.1 Informationsfeld	45
5.2 Gestalterische Anforderungen	47
5.3 Allgemeine Farbgebung	50
5.4 Kennzeichnungen	54
5.5 Fahrradmitnahme und optionale Stellplatzanzeige	61



Vorwort

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

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

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

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

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

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

Ihr Dr. Jörg Sandvoß
Vorstandsvorsitzender DB Regio AG





Einleitung

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

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

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

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

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

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

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





Innenausstattung der Fahrzeuge

„Was der Kunde wünscht, bestimmt unser Handeln!“

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

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

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

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



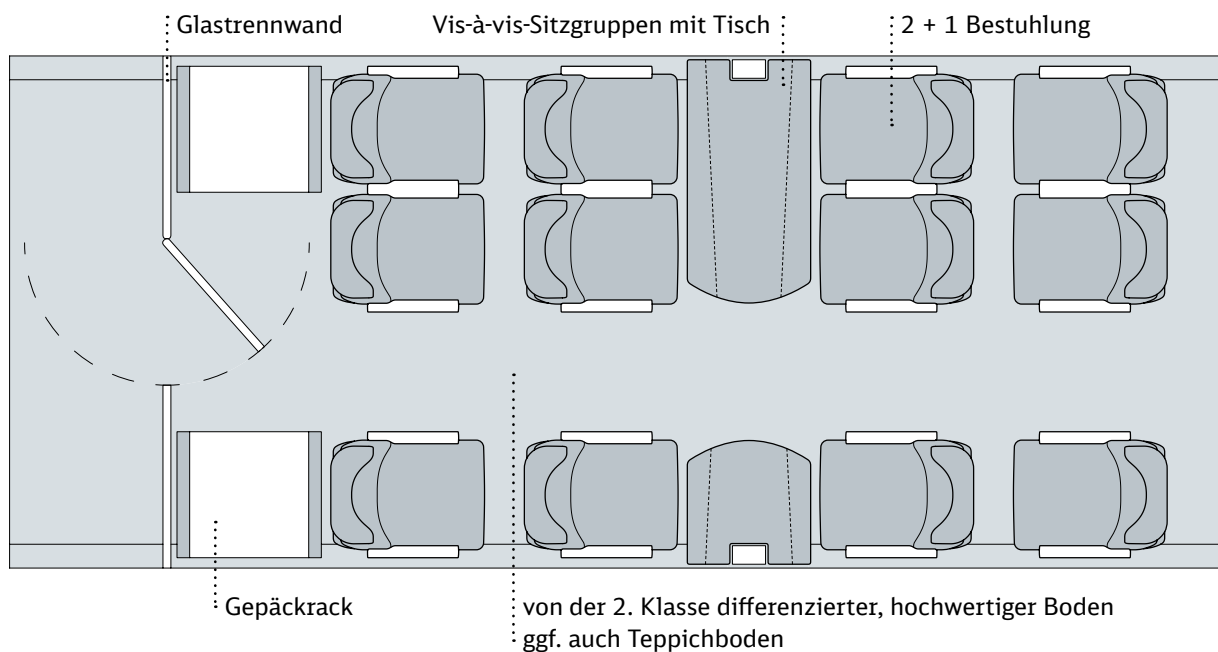
Innenausstattung der Fahrzeuge - 1. Klasse



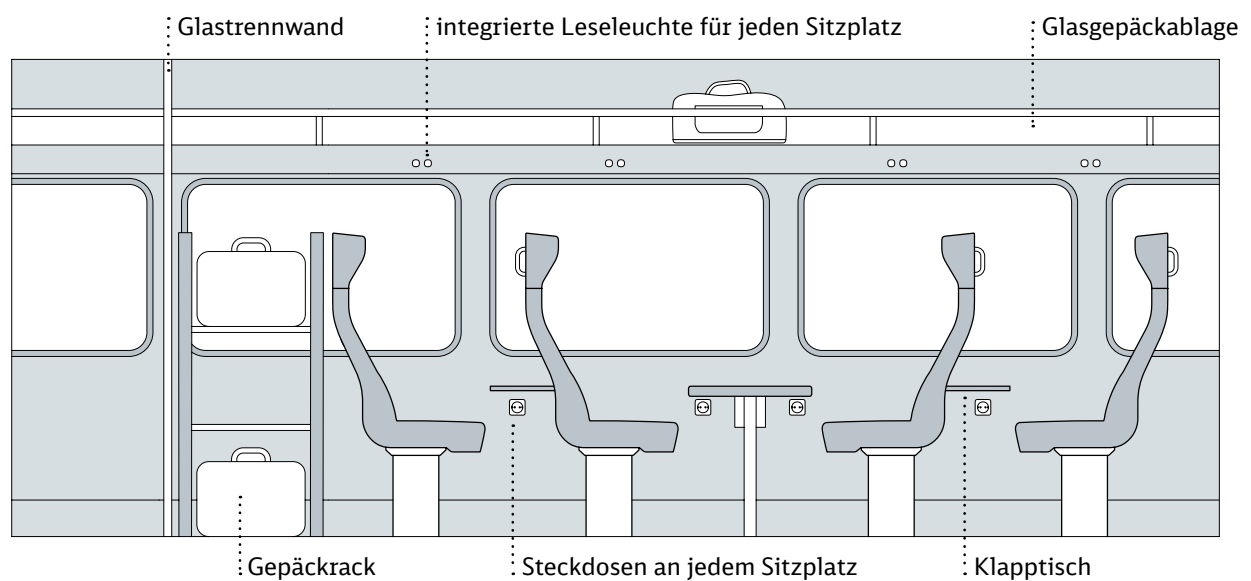
Innenausstattung der Fahrzeuge - 1. Klasse

1.1 Allgemeine Beschreibung

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

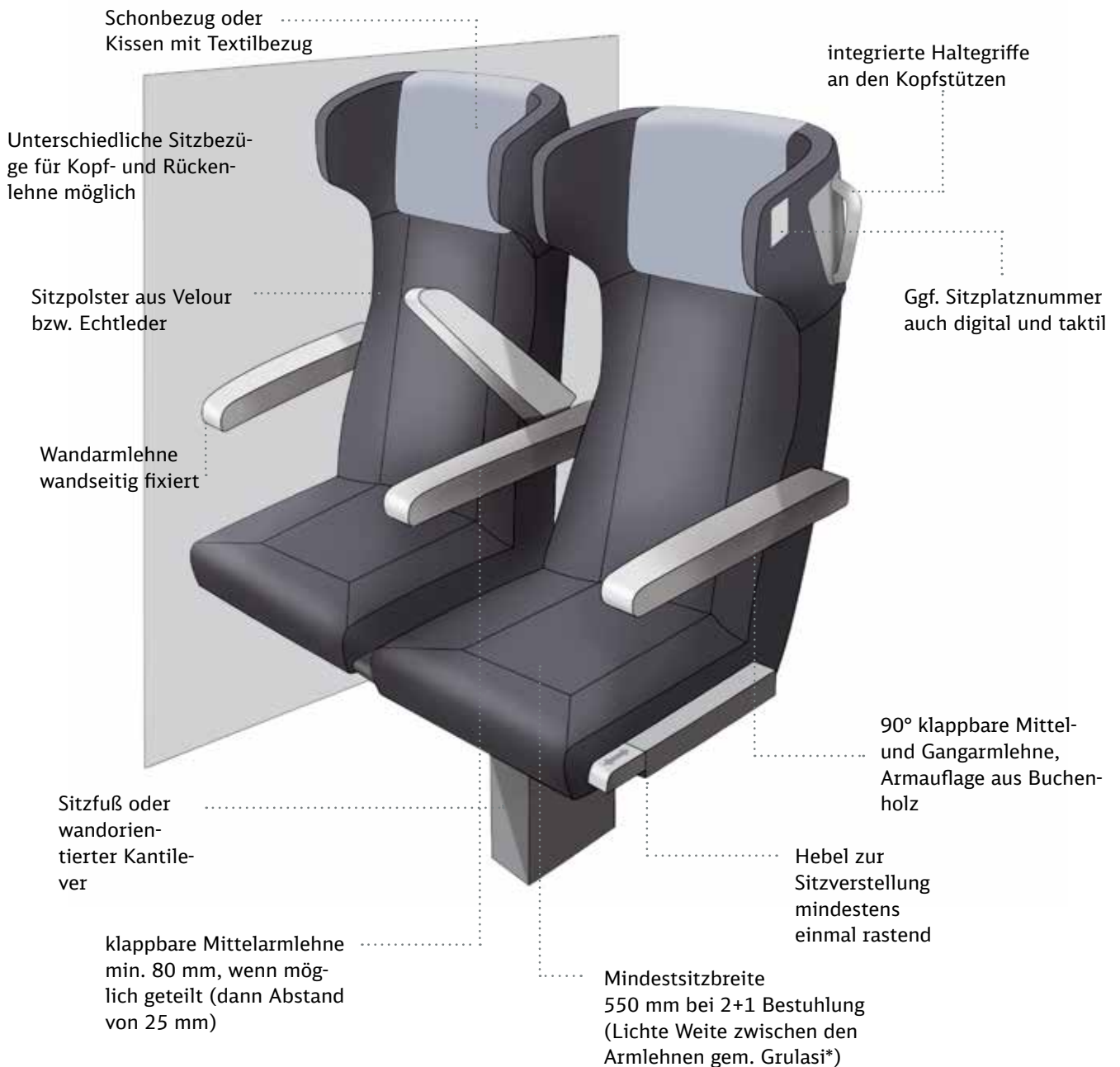


(exemplarische Prinzipdarstellungen)



1.2 Sitze

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



1.2 Sitze



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

Innenausstattung der Fahrzeuge - 1. Klasse

1.2 Sitze

Nachstehende Beispiele erfüllen Kunden- und Designanforderungen.



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



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



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



Hersteller: Fainsa
Name: Sophia
Techn. Freigabe: in Prüfung



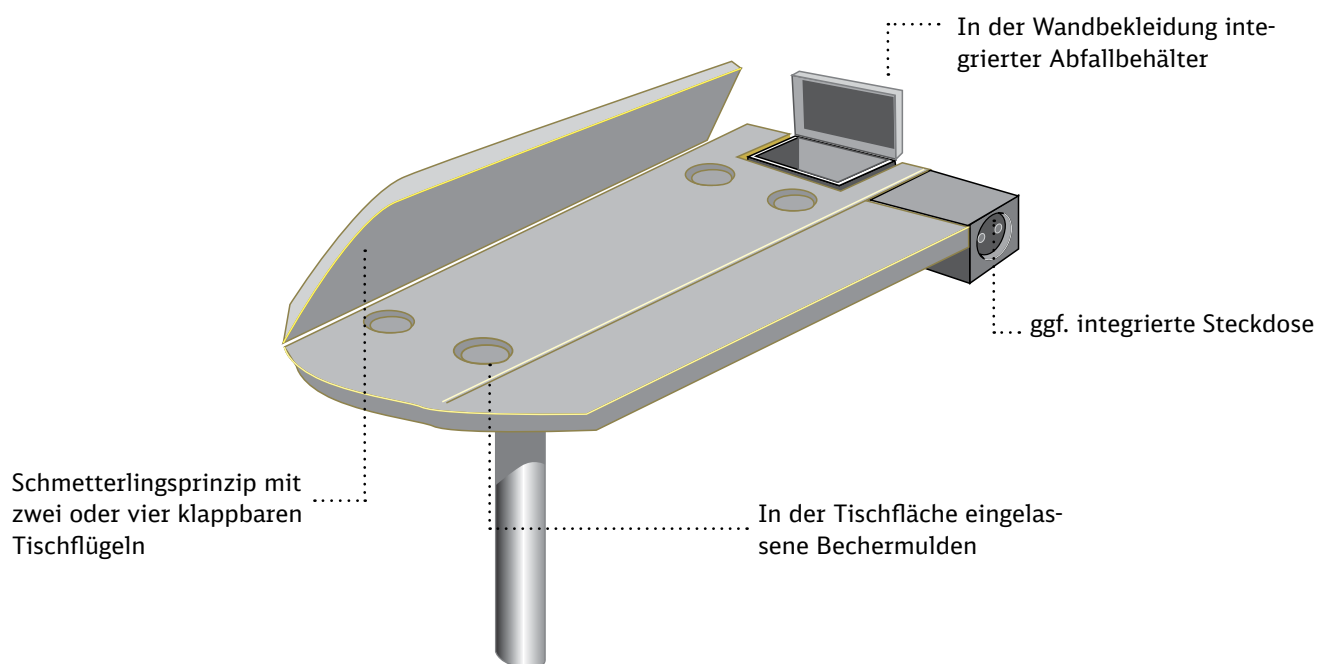
Hersteller: Clerprem
Name: Helena
Techn. Freigabe: liegt vor



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

1.3 Tische

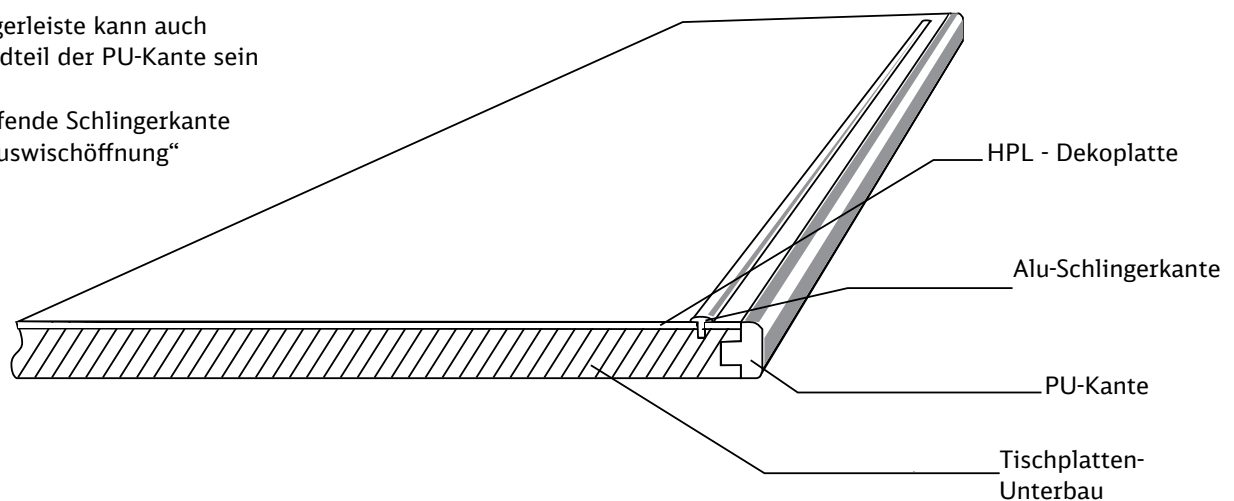
- Sie sind geeignet als Arbeitstisch (Laptop etc.) in ihrer Gestaltung und Stabilität
- Sie bieten einen optimalen Zugang an die Fensterplätze in vis-à-vis Sitzgruppen
- Sie besitzen keine Elemente, an denen ein Fahrgast hängen bleiben kann
- Die Tische sind mit Schlingerkanten zu versehen
- In die Tischoberflächen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



Beispiel: Aufbau Tischplatte

Schlingerleiste kann auch Bestandteil der PU-Kante sein

Umlaufende Schlingerkante mit „Auswischöffnung“



Innenausstattung der Fahrzeuge - 1. Klasse

1.4 Materialien und Farben






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

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

Innenausstattung der Fahrzeuge - 1. Klasse

1.4 Materialien und Farben

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

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

Innenausstattung der Fahrzeuge - 1. Klasse

1.4 Materialien und Farben

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

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



Innenausstattung der Fahrzeuge - 2. Klasse



2.1 Sitze

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



Innenausstattung der Fahrzeuge - 2. Klasse

2.1 Sitze

Nachstehende Beispiele erfüllen Kunden- und Designanforderungen.



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



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



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



Hersteller: Fainsa
Name: Sophia
Techn. Freigabe: in Prüfung

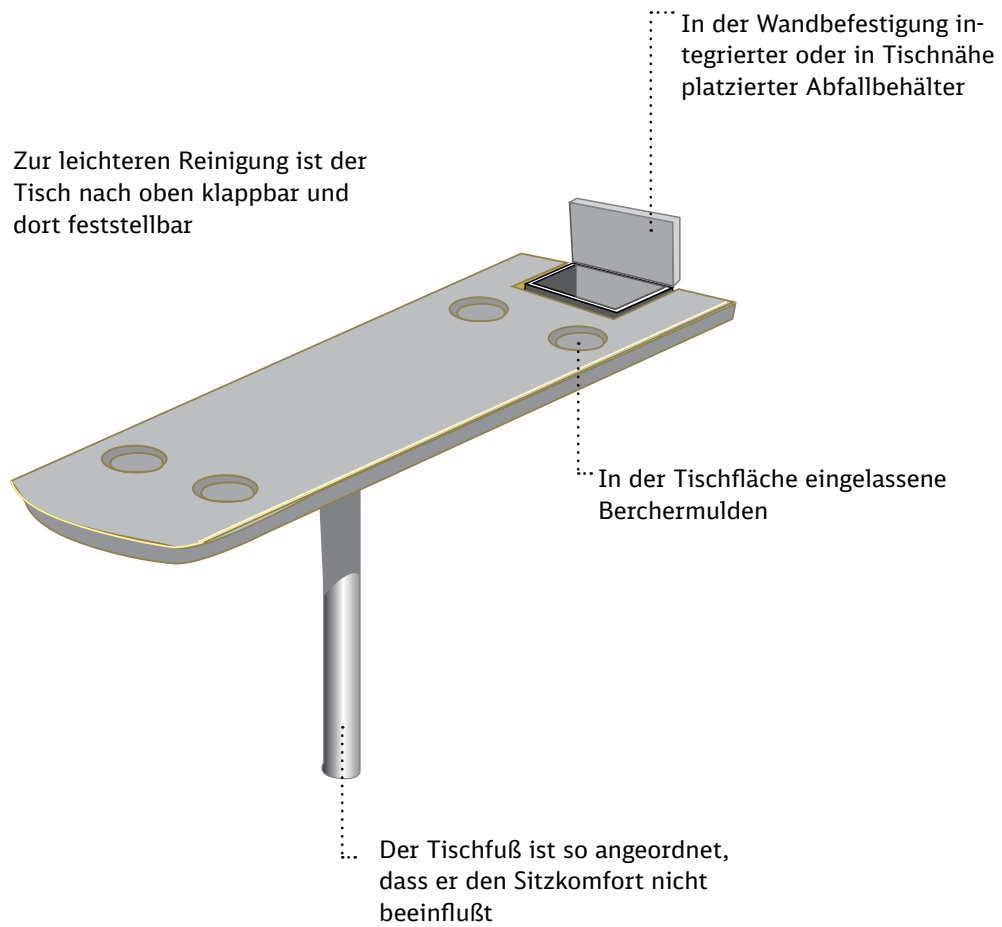
Bild folgt!

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



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

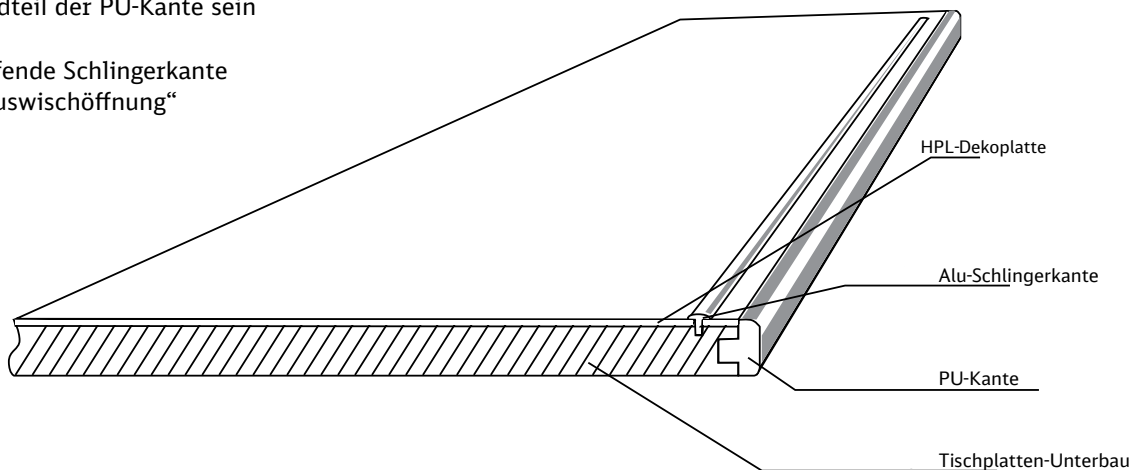
2.3 Tische



Beispiel: Aufbau Tischplatte

Schlingleiste kann auch Bestandteil der PU-Kante sein

Umlaufende Schlingerkante mit „Auswischöffnung“



Innenausstattung der Fahrzeuge - 2. Klasse

2.4 Materialien und Farben

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

	Material	Bauteil
	Velour Quadrat und Uni (Fa. Schoepf, Kneitz, Zellner, AUNDE,...) (Standard)	<ul style="list-style-type: none"> ■ Sitzbezug
	Kunstleder ,019504' (Fa. Vowalon) (Standard)	<ul style="list-style-type: none"> ■ Kopflehnenbezug
	Composit Leder SL4C5 2112 Blue 045 (Fa. E-Leather) (Standard)	<ul style="list-style-type: none"> ■ Kopflehnenbezug
	Oberflächenbeschichtung RAL 7012 Basaltgrau (Standard)	<ul style="list-style-type: none"> ■ Sitzunterbau ■ Sitzrückenschale (designabh. vgl. RAL 9006) ■ Klapptischoberfläche
	'Weißaluminium in RAL 9006-HPL '3908 GN' (Fa. Resopal) (Standard)	<ul style="list-style-type: none"> ■ Wand-/Decke im Ablagenbereich ■ Trenn-/Stirnwände sowie Türportalverkleidungen (ggf. als Alternative zur Alu-Welle)
	Oberflächenbeschichtung 'RAL 9006 Weißalu' (Standard)	<ul style="list-style-type: none"> ■ Sitzrückenschale (designabh. vgl. RAL 7012) ■ Sitz-Zargen, -Armlehnenstuhl, -Haltegriffe, Abfallbehälter ■ Raster für Leuchten und Gepäckablagen ■ ggf. weitere Applikationen
	Massiv-Echtholz 'Weißbuche' (Fa. GETA, S&S etc.) (Standard)	<ul style="list-style-type: none"> ■ Armlehnen, Applikationen

Innenausstattung der Fahrzeuge - 2. Klasse

2.4 Materialien und Farben




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

	Material	Bauteil
	Holz-HPL 'Weißbuche' '4306 60' (Fa. Resopal) '1666 SEI-DUE' (Fa. ABET) '3908 GN' (Fa. Formica) (Alternativ)	■ ggf. Stirnwandbeschichtung
	Alu-Wellen-HPL '877 millerighe bzw. multirighe' (Fa. ABET) Rillen max. 1330 bzw. 3500 mm 'M 4748' (Fa. Formica) (Standard)	■ Stirnwandbeschichtung ggf. in Kombination mit Buche-Nachbildung
	Oberflächenbeschichtung / HPL RAL 9002 Grauweiß 'F7923 VEL' (Fa. Formica) '9118 SEI' (Fa. ABET) (Standard)	■ Seitenwandbereich
	Oberflächenbeschichtung / HPL RAL 9003 Signalweiß 'K2010 UN' (Fa. Formica) '410 SEI' (Fa. ABET) (Standard)	■ Deckenbereich
	Kautschukboden (Hartbelag) ,noraplan effect, Farbe 1823' (Fa. Freudenberg) ,,GFLOOR 11 065_Punti" (Fa. Mondo) (Standard)	■ Bodenbelag für Fahrgast-, Einstieg- und Führerraum sowie Treppenbereich
	Sonnenschutzgewebe ,Würzburg T 111 außen Alu-be-dampft' (Fa. B&T EXACT) (Alternativ)	■ Sonnenschutzrollo

Innenausstattung der Fahrzeuge - 2. Klasse

2.4 Materialien und Farben

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

	Material	Bauteil
	Metalloberflächen Edelstahl gebürstet oder Glasperlen gestrahlt (Standard)	<ul style="list-style-type: none">■ Haltestangen■ ggf. weitere Applikationen
	Glas (ggf. mit Ätzdekor) (Standard)	<ul style="list-style-type: none">■ Windschutzwände■ Abteiltüren■ Führerraumrückwand (+ Verblendung)
	Oberflächenbeschichtung RAL 3020 Verkehrsrot (Standard)	<ul style="list-style-type: none">■ Türinnenseiten

Innenausstattung der Fahrzeuge - Allgemein



3.1 Gepäckracks / Gepäckablagen

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

Beispiele in Fahrzeugen der DB Regio:



3.2 Beleuchtung

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

Beispiele in Fahrzeugen der DB Regio:



Derzeit freigegebene LED-Hersteller:

- SBF Spezialleuchten Leipzig
- LPA Excil Electronics Siegen
- Teknoware Finnland



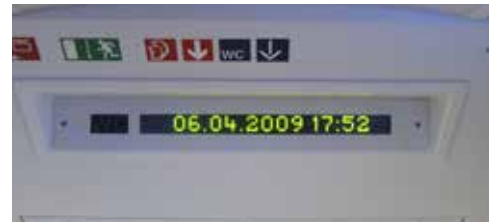
Leselampe (1.Klasse)

Innenausstattung der Fahrzeuge - Allgemein

3.3 Displays

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

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



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

3.4 Connectivität

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

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



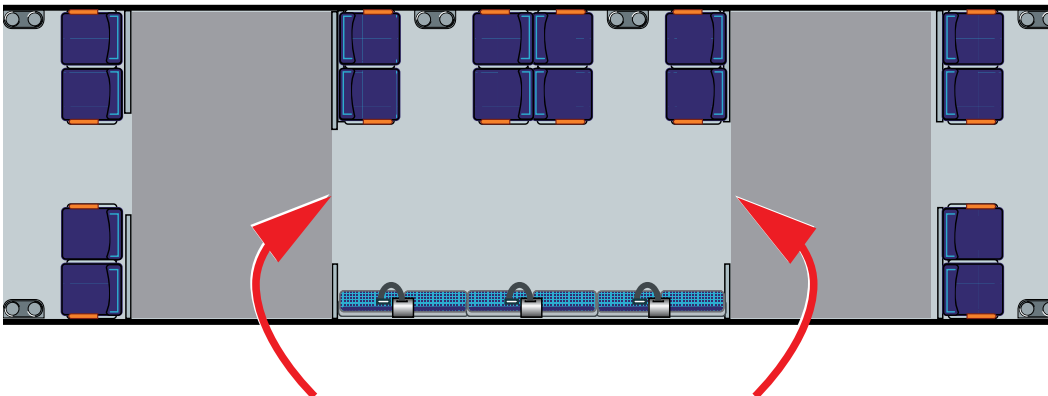
Anbieter	Dachantenne (Mobilfunk)	Modem / Router	Innenantenne (WLAN)	Projektmgmt.	Einbau / Wartung	Betrieb WLAN
						
DB FZI		✓		✓	✓	
R2P				✓	✓	
Telekom				✓		
<u>NetModule</u>		✓				
<u>Antonics</u>	✓					
<u>Huber + Suhner</u>	✓		✓			
Siemens				✓	✓	
<u>Hotsplots</u>						✓
<u>IP-Motion</u>		✓		✓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

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

3.5 Fahrradmitnahme

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

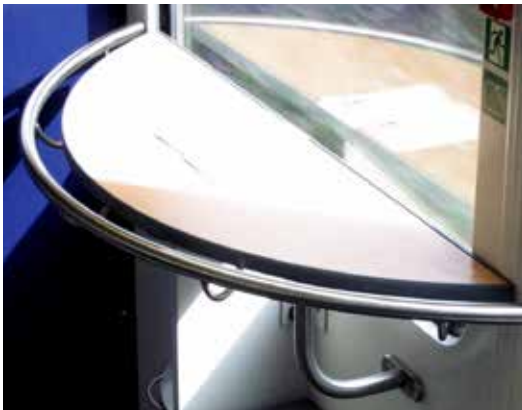


Mehrzweckraum mit zwei Zugängen erleichtert Ein- und Ausstieg

3.6 Serviceeinrichtungen

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

Beispielsituationen Cateringbereich



3.7 Kinderspielecke

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



Kennzeichnung:

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



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

3.7 Kinderspielecke



Die Gestaltung der Kinderspielecke wird derzeit überarbeitet.

3.8 Sehbehinderten - Information / Piktogramme

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

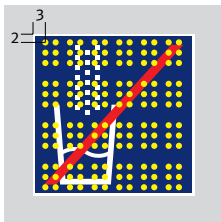
Taktile Kundeninformation für sehbehinderte Fahrgäste:

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

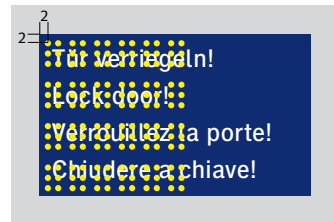
Gestaltungsprinzipien:

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

Piktogramm (39,2 x 39,2 mm)

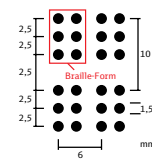


Texthinweis (66 x 39,2 mm)



einzeilig
zweizeilig
dreizeilig
vierzeilig

Braille-Grundprinzip



Schrift: Standard-Brailleschrift (6 Punkte je Braillezeichen bildet eine "Form")

Schriftgröße: Mitteldruck, Punktdurchmesser 1,3 - 1,5 mm, Punkthöhe 0,5 - 0,6 mm

Abstände: Punkte zu einander in einer Form je 2,5 mm bzw. Formen zu einander horizontal 6,0 mm

Hinweis: Abstände zum Folienrand bei Piktogrammen und Texthinweisen horizontal unterschiedlich: 2 bzw. 3mm (Abb.)!

Farbe: jeweilige Untergrundfarbe, d.h. neutral/transparent

Hinweis: Die Farbe der Punkte ist hier nur zur Verdeutlichung in gelb dargestellt und diesen als Platzhalter!

Pyramiden-/Prismenschrift:

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



„Rollstuhlfahrer“
(66 x 66 mm)



„WC“
(66 x 66 mm)



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

3.9 Reservierung

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



Kennzeichnung:

Reservierungskennzeichnung in den Informationsfeldern neben den Zustiegen an der Fahrzeugaußenseite



Wegeleitung „Reservierung“ im Fahrzeuginneren

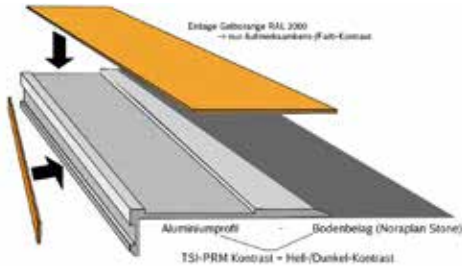


Texthinweis in Verbindung mit Sitzplatznummerierung welche an den Fensterstegen anzubringen sind. Ggf. ist der Texthinweis auch allein zu platzieren, wenn eine Nummerierung der Plätze durch/im Reservierungssystem nicht möglich ist.



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

3.10 Farbkontraste Einstiegsbereich

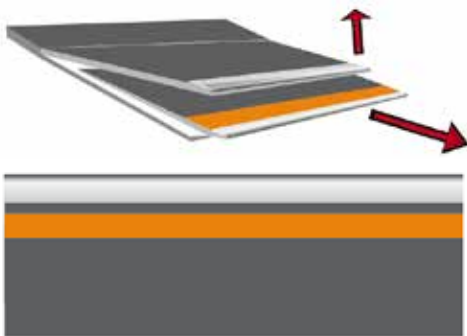


Bauteile

Unterschied zwischen TSI-PRM Kontrast und Farbmarkierungen

Material und/oder Beschichtung

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



Lichtschranken- und Überfahrmarkierung

Kontrast zwischen Bodenbelag und Kante

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

3.11 TSI - PRM

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

Durchlaufschutz an Glaswänden und -türen



Kontraststreifen mit ausreichenden, kontrastierenden Flächen

Auf Türen

- Weiß mit Nachtblau RAL 5022

Auf Wänden

- Quadrate in Ätzdekoroptik

Griffe und Armauflagen an Sitzen



Kontrast zwischen Griffen, Armauflagen und den Bezugsmaterialien

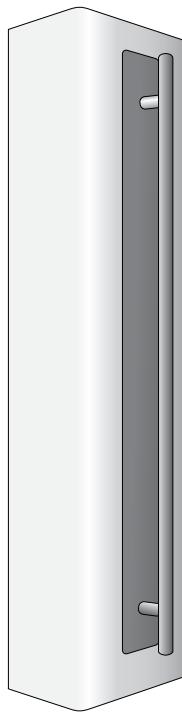
- Weißaluminium RAL 9006 und Buche hell (entspricht annähernd Gelborange RAL 2000) vor Velourblau mit Karomuster, Kunstleder dkl.blau oder Echt-Leder, kronenblau (dkl. blau-grau)

3.11 TSI-PRM

Haltestangen in Fahrgasträumen (auch WC):



Haltestange in Edelstahl
vor jedem Hintergrund
(Vorzugsvariante)

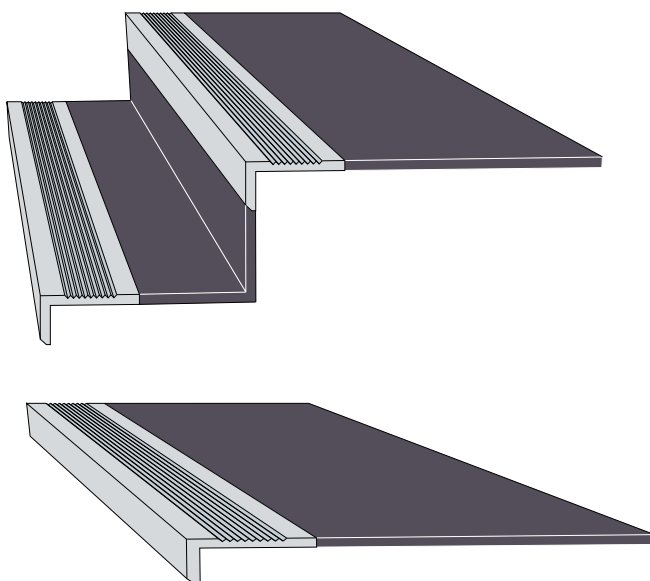


Haltestange in Weißalu
RAL 9006 vor Dunkel-
grau



Haltestange in Graualu-
minium RAL 9007 vor
hellem Hintergrund

Fußbodenleisten, Treppenkanten und Schwellen:



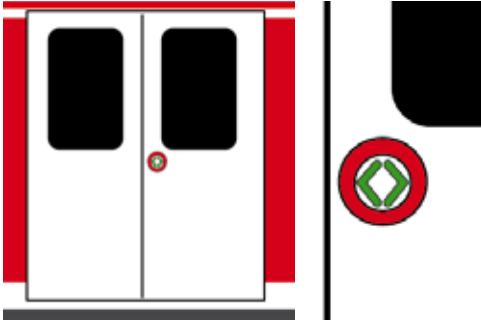

Kontrast zwischen Bodenbelag und
Fußbodenleisten, Schwellen und
Trittkanten

- Aluminiumprofil natur eloxiert
nach DIN EN 17611 E4/EV1

3.11 TSI - PRM

Für Taster gilt grundsätzlich:

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

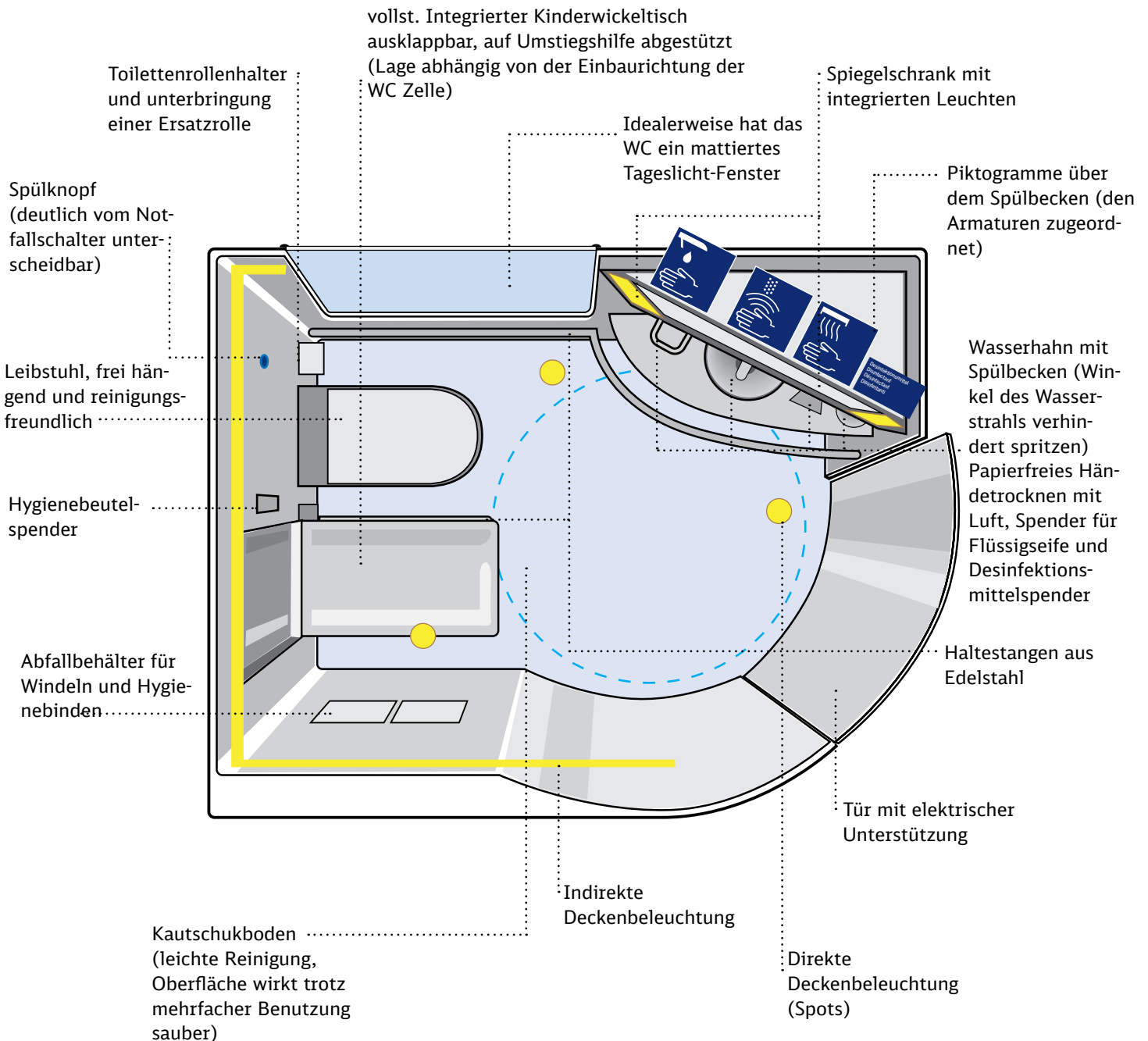
Bauteile	Material und/oder Beschichtung
 <p>The illustration shows a white exterior door with a black window and a red button with a green diamond symbol. A vertical line separates this from a close-up of the button, which is a red ring with a green diamond on a light gray background.</p>	<p>Zustiegstüren und Taster außen</p> <p>Kontrast zwischen Außentüren und Wagenkasten</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Lichtgrau RAL 7035 - Verkehrsrot RAL 3020 ■ Kontrast zwischen Türblatt und Taster ■ Verkehrsroter Ring auf lichtgrauem Untergrund
 <p>The illustration shows a red interior door with a black window and a light gray button with a green diamond symbol. A vertical line separates this from a close-up of the button, which is a light gray ring with a green diamond on a red background.</p>	<p>Zustiegstüren und Taster innen</p> <p>Kontrast zwischen Innentüren und Türportalverkleidung</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Verkehrsrot RAL 3020 - Lichtgrau RAL 7035 ■ Kontrast zwischen Türblatt und Taster ■ Lichtgrauer Ring auf verkehrsrotem Untergrund

Innenausstattung der Fahrzeuge - WC

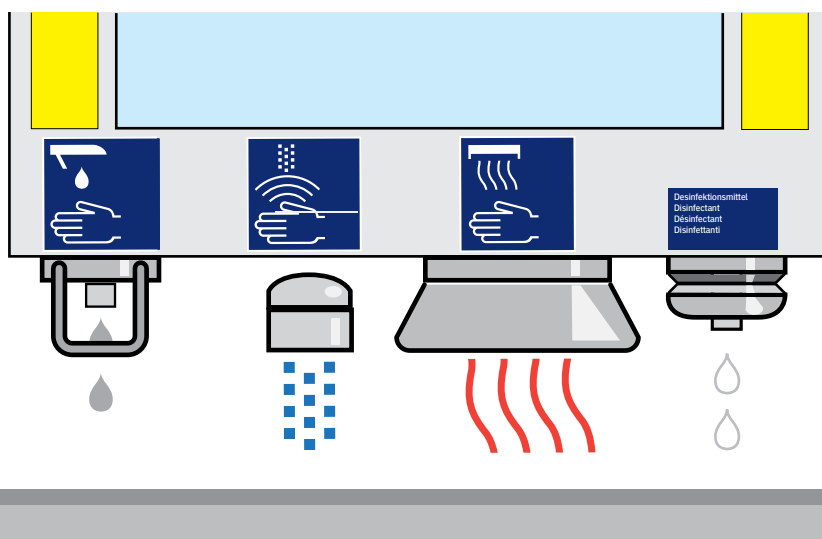


4.1 WC Einrichtung

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



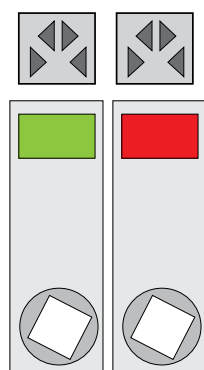
4.1 WC Einrichtung



Waschtischsituation

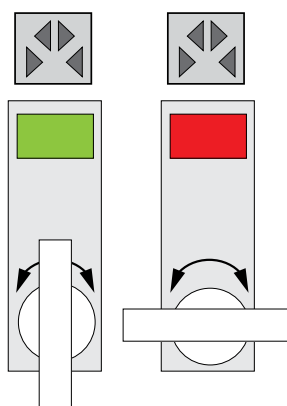
klar sichtbare und zuordnenbare Piktogramme

Gut sichtbare und formal eindeutige Bedienelemente



Auf - Zu Taster

Frei - Besetztanzeige (Innen und Außen)



UIC-Vierkant bzw. Riegel



WC Beklebung

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



Innenausstattung der Fahrzeuge - WC

4.2 Materialien und Farben

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

	Material	Bauteil
	Alu-Wellen-HPL '877 millerighe bzw. multirighe' (Fa. ABET) Rillen max. 1330 bzw. 3500 mm 'M 4748' (Fa. Formica) (Standard)	<ul style="list-style-type: none"> ■ Stirnwandbeschichtung, ggf. in Kombination mit Buche-Nachbildung
	Alu, gebürstet, eloxiert oder Nachstellung in HPL wie z.B. : 'M 2022' (Fa. Formica) (Standard)	<ul style="list-style-type: none"> ■ Partiiell für Wand- oder Deckenflächen
	Oberflächenbeschichtung RAL 9003 Signalweiß 'K2010 UN' (Fa. Formica) '410 SEI' (Fa. ABET) (Standard)	<ul style="list-style-type: none"> ■ Seitenwände ■ WC-Sitz (Deckel und Brille)
	Kautschukboden (Hartbelag) oder ggf. Design-Nachstellung (Standard)	<ul style="list-style-type: none"> ■ WC-Boden
	Mineralstoff-Oberfläche Corian Dusk (2) (Fa. DuPont) (Standard)	<ul style="list-style-type: none"> ■ Waschtischablage und Waschbecken
	Oberflächenbeschichtung 'RAL 9006 Weißaluminium' (Standard)	<ul style="list-style-type: none"> ■ Abfallbehälterklappe ■ Raster für Leuchten und Gepäckablagen ■ ggf. weitere Applikationen

4.2 Materialien und Farben

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

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



Außengestaltung der Fahrzeuge

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

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

5.1 Informationsfeld

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

Grundsätzlich gilt das Prinzip „so wenige Piktogramme wie möglich“, da nach den Ergebnissen der Zuglabore Fahrgäste bei einer „Piktogrammflut“ nichts mehr wahr nehmen!

Beispiel: 1.- und 2.Klasse

Beispiel: Sonderausführung mit 6 Piktogrammen:
In begründeten Fällen für mehr Platzbedarf



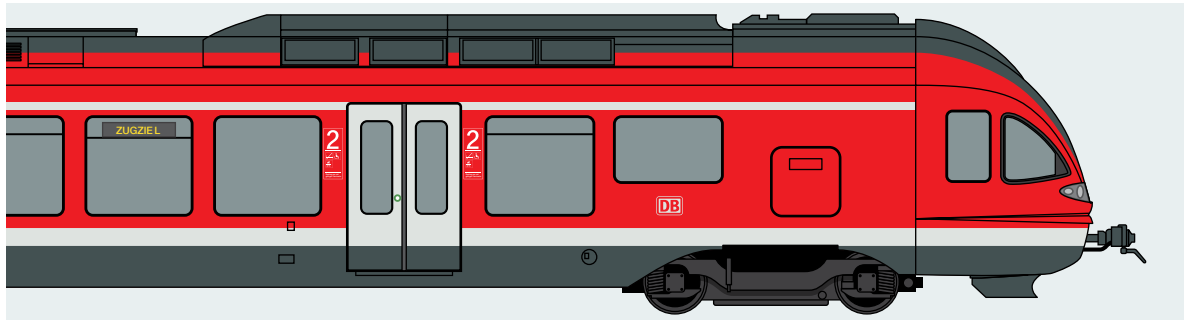
Größe: 268 x 714 mm

Mögliche Piktogramme für die Kennzeichnung der Nutzungsbereiche

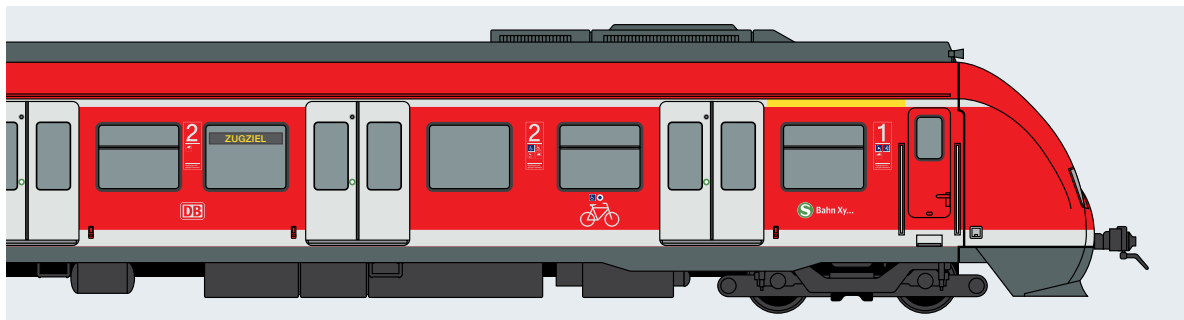
	„Priority Seats“ nach TSI-PRM (Abbildung nur in dieser Kombination und in 1. Reihe)		Fahrkartenverkauf im Zug
	Rollstuhlfahrer bzw. mobilitätseingeschränkte Personen nach TSI-PRM (Platzierung in 1./2.Reihe)		Kamera- bzw. Videoüberwacht
	Rollstuhlhebelift / Rollstuhlrampe		Hunde- bzw. Tierverbot
	Nichtraucher		Leinen- und Maulkorbpflicht
	Fahrrad		Snack Point, Catering
	Fahrradverbot		Kinderspielecke
	Kinderwagen		Ruhebereich und Handyverbot (Abbildung nur in dieser Kombination)
	Kinderwagen und Rollstuhl		Reservierungsbereich
	Kinderwagen und Fahrrad		

5.1 Informationsfeld

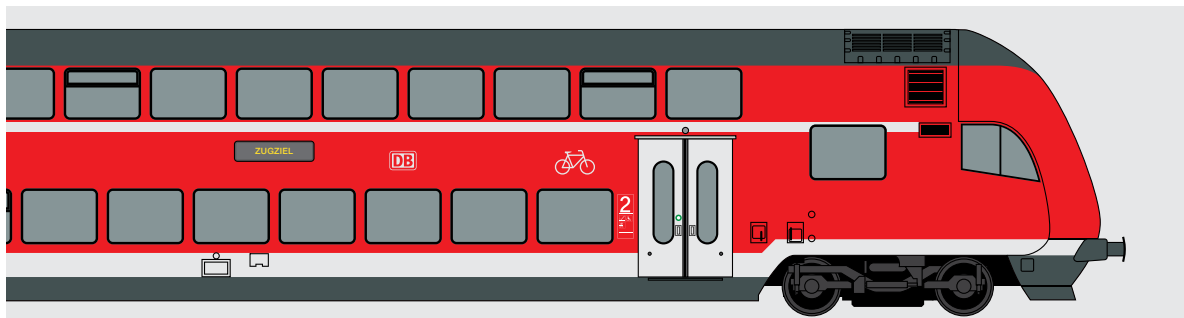
Umsetzungsbeispiel:



ET 429



ET 430



Doppelstock-Steuerwagen

5.2 Gestalterische Anforderungen



ET 422

Kopfwagen

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

Er weist folgende Merkmale auf:

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



Doppelstock-Mittelwagen

Mittelwagen

Der gesamte Zug muss eine formale Einheit bilden ohne Versprünge insbesondere an den Wagenübergängen. Die Mittelwagen müssen unbedingt dem gestalterischen Anspruch an die Form des Kopfwagens angepasst sein.

- Alle für den Fahrgast relevanten Bedienelemente müssen in das Fahrzeugprofil integriert und deren Funktionen müssen weitestgehend selbsterklärend sein.
- Außendisplays müssen in Größe, Anordnung und Ausführung so ausgelegt sein, dass die Fahrgäste korrekt und ergonomisch richtig informiert werden können (Lesbarkeit, Kontrast und Sichtbarkeit bei

5.2 Gestalterische Anforderungen



Wagenübergang

Wagenübergänge

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



Dachverkleidung

Dachverkleidung, Sichtbarkeit technischer Aufbauten

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



Drehgestellverkleidung

Drehgestelle/Radsätze etc.

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



Spitzenlicht

Spitzensignal, Zugschlusslicht, Scheinwerfer

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

5.2 Gestalterische Anforderungen



ET 442



Doppelstockwagen

Technische Anbauten

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

5.3 Allgemeine Farbgebung

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

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

Die Außenflächen müssen Graffiti abweisend oder Graffiti hemmend sein.

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

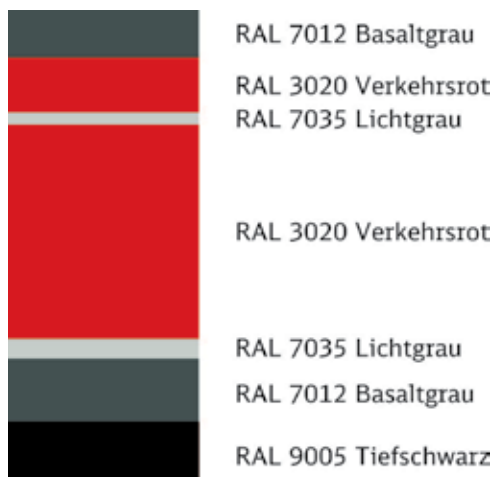
Hinweis: Aufgrund der Vielzahl unterschiedlicher Bauarten und -reihen ist eine allgemeingültige Farb- bzw. Kennzeichnungsvorgabe nicht möglich. Somit ist jede Umsetzung im Einzelfall mit dem CI/CD (GNM 11) abzustimmen.



Das DB Regio Erscheinungsbild als Farbmarke

- Die Farben und deren Verteilung sind gegenüber Mitbewerbern in Deutschland und in den meisten internationalen Märkten rechtlich als „Farbmarke“ geschützt.
- Genauere Auskünfte hierzu gibt bei der DB ML AG die Abteilung GMN12 (Markenmanagement, Marketingplanung und -controlling).

Beispiel der Farbverteilung am Wagenkasten:









5.3 Allgemeine Farbgebung

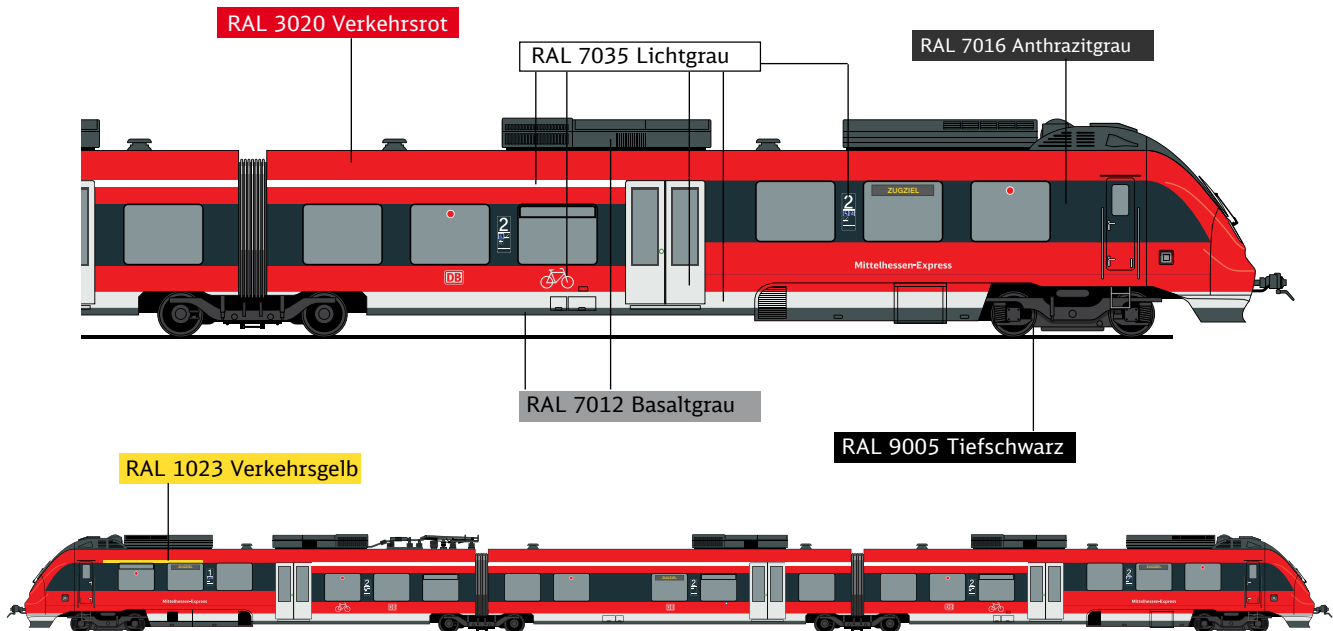
Allgemeines:

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

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

Beispiel: ET 442

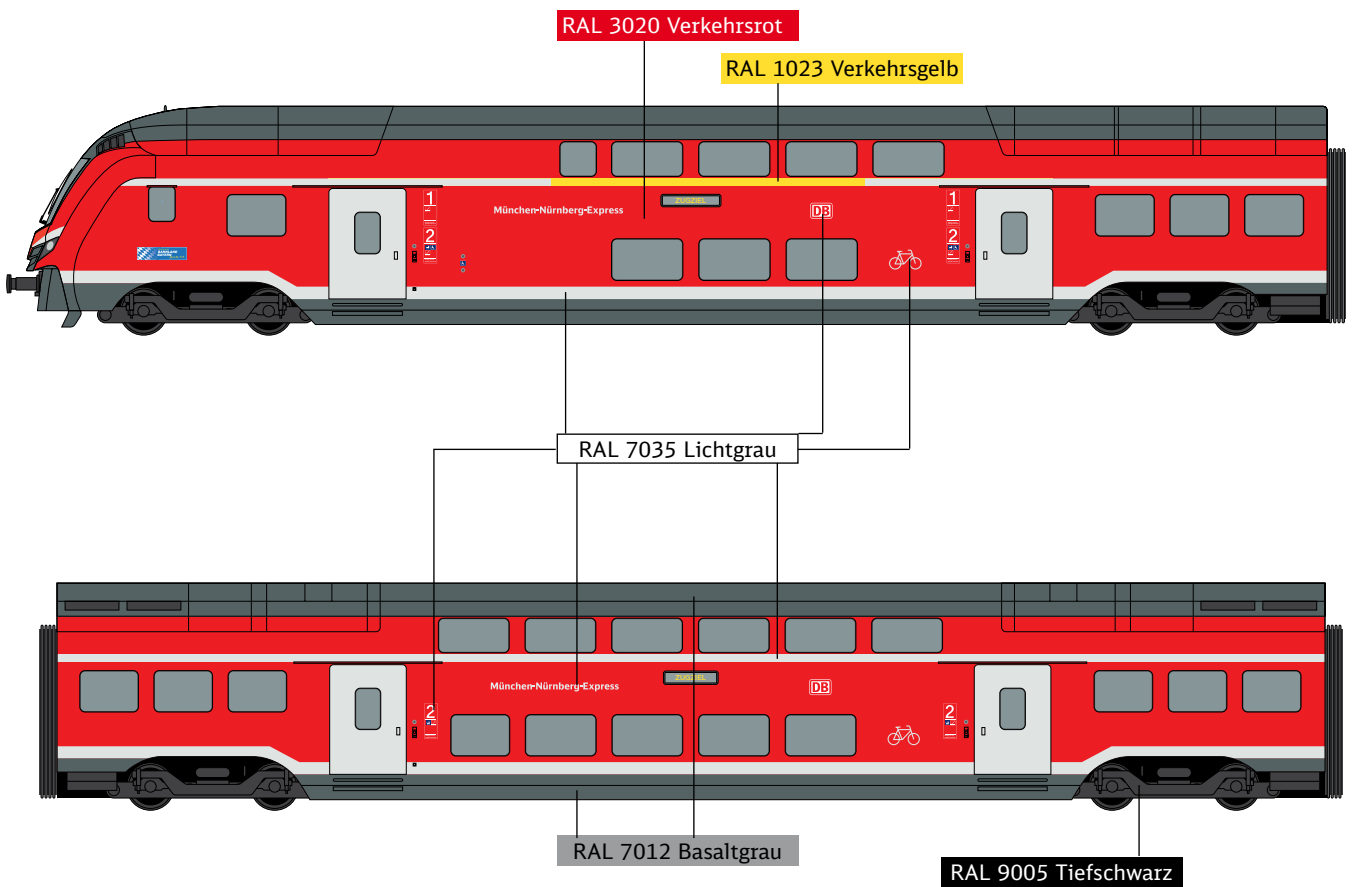
	RAL 3020 Verkehrsrot
	RAL 7035 Lichtgrau
	RAL 7012 Basaltgrau
	RAL 1023 Verkehrsgelb
	RAL 9005 Tiefschwarz
	RAL 7016 Anthrazit (nur für Fensterband)



5.3 Allgemeine Farbgebung







Beispiel: Doppelstockwagen

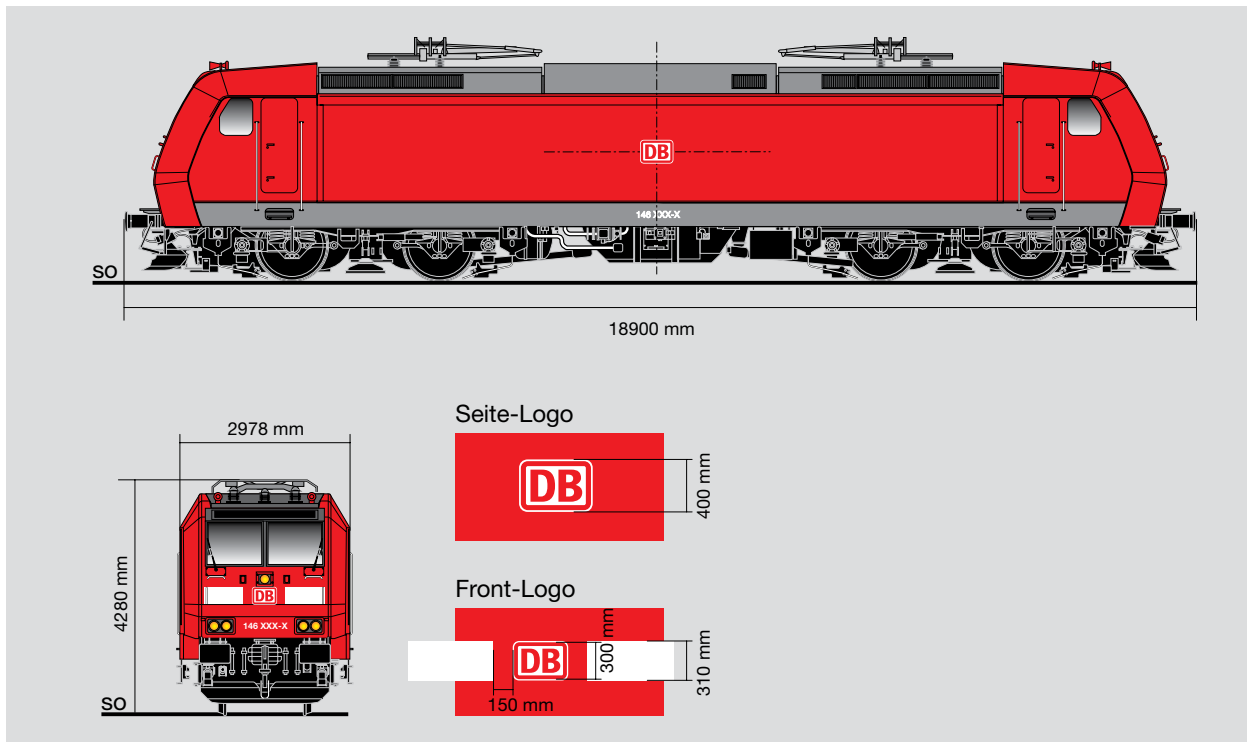
- RAL 3020 Verkehrsrot
- RAL 7035 Lichtgrau
- RAL 7012 Basaltgrau
- RAL 1023 Verkehrsgelb
- RAL 9005 Tiefschwarz
- RAL 7016 Anthrazit (nur für Fensterband)



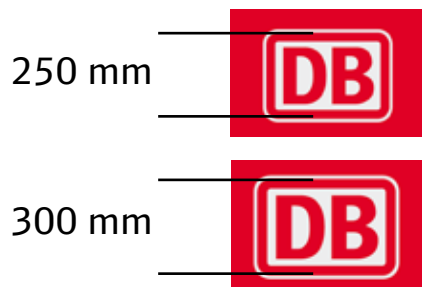
5.3 Allgemeine Farbgebung

Lokomotive
Beispiel: BR 146

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

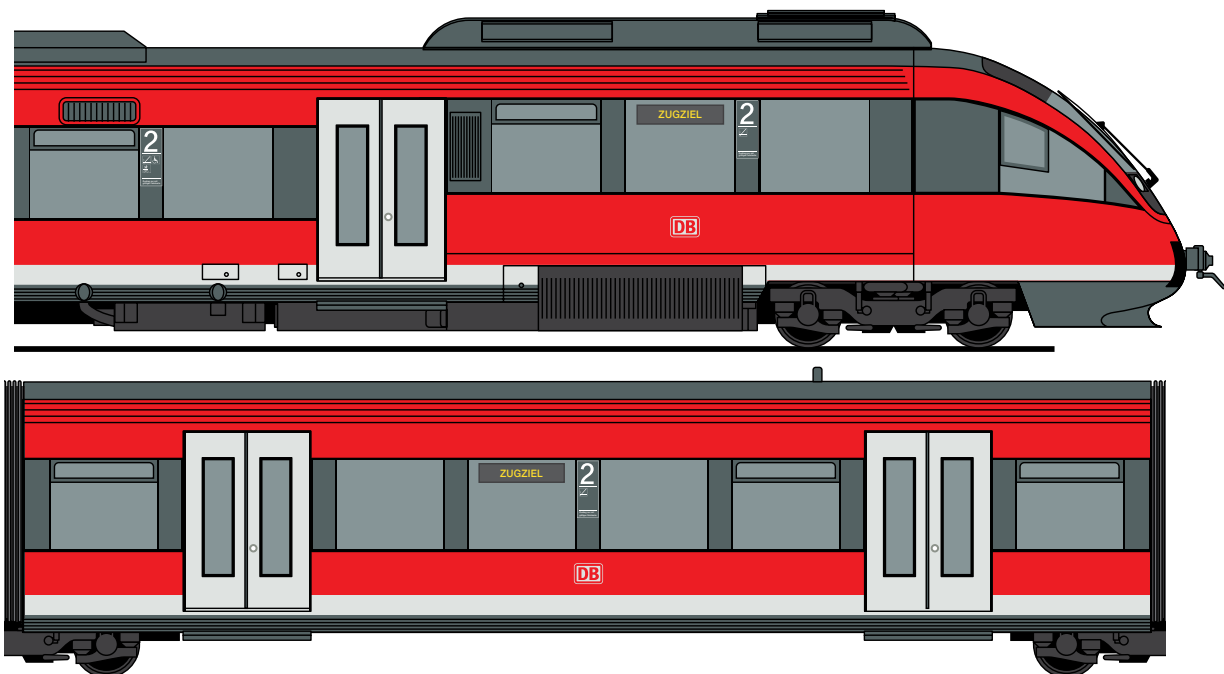


5.4 Kennzeichnung: DB Bildmarke

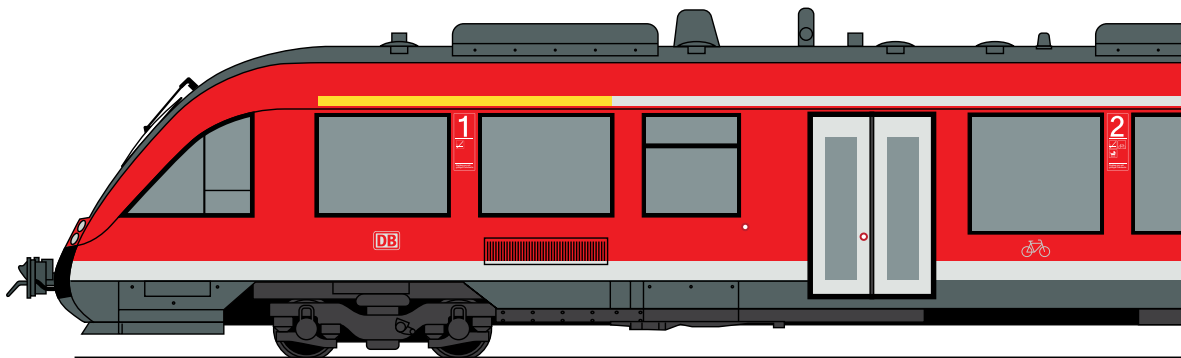


- Regio-Fahrzeuge im Regionalverkehr sind mit der DB Bildmarke auf jedem Wagenkasten und auf jeder Seite ein Mal gekennzeichnet. Größen- und Platzierungsvorgaben sind u.a. bauartabhängig.
- I.d.R. wird auf den einstöckigen Fahrzeugen die Bildmarke mit einer Höhe von 250 mm aufgebracht. Auf Doppelstock-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

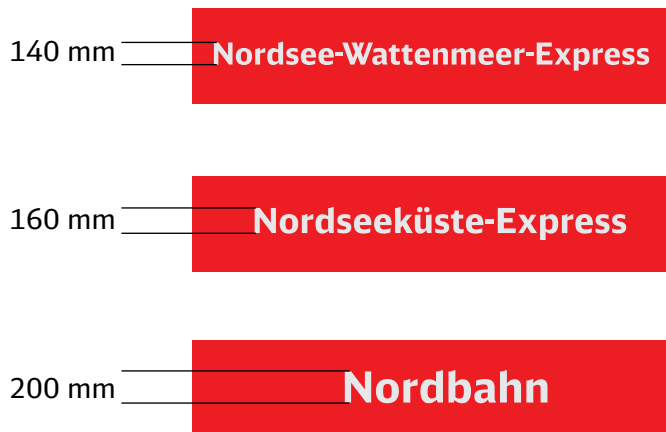
Beispiel: VT 644



Beispiel: VT 648

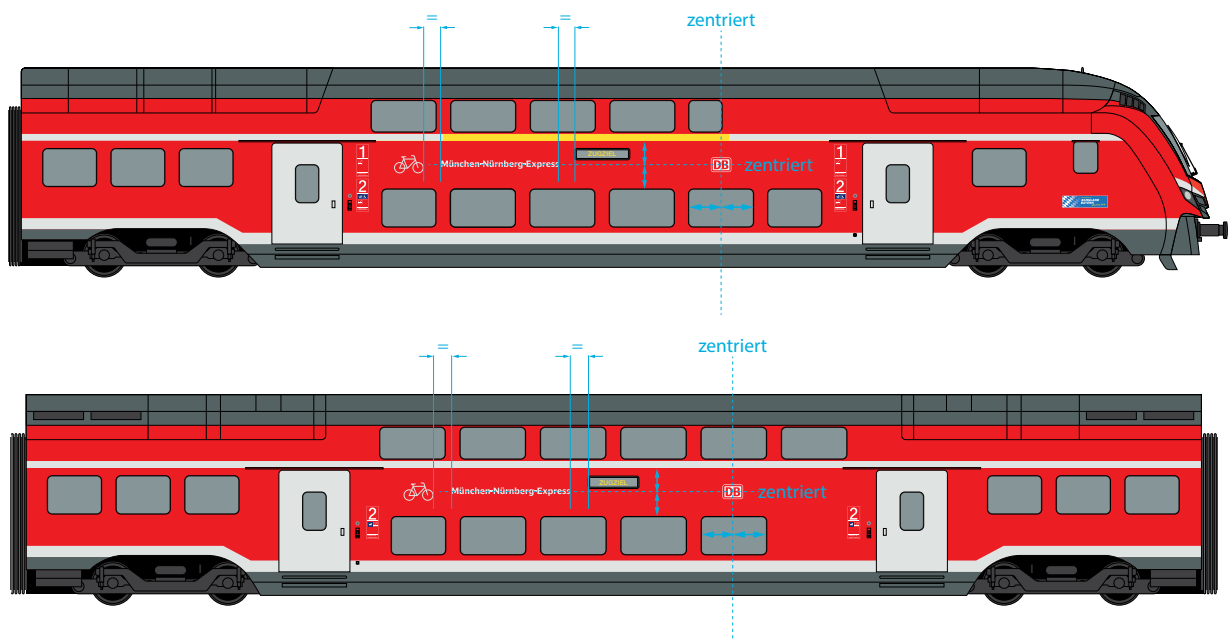


5.4 Kennzeichnung: DB Bildmarke + Linienkennzeichnung



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

Beispiel: Doppelstock-Steuer- und Mittelwagen



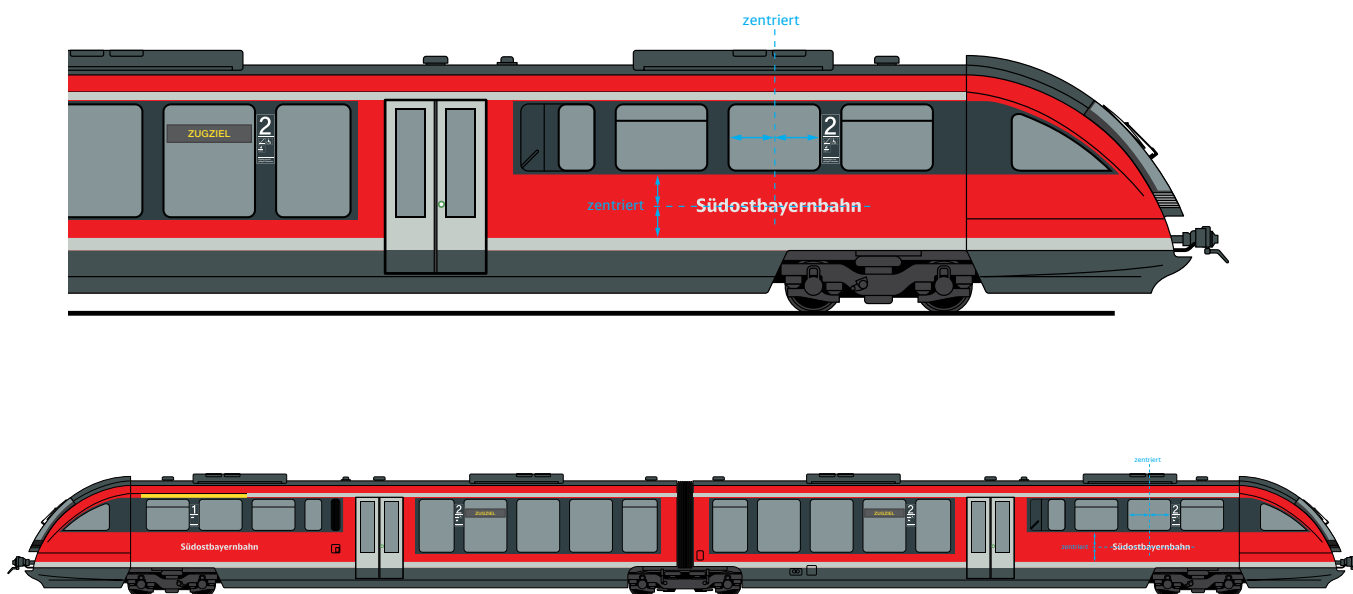
5.4 Kennzeichnung: RegioNetz



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

- Erzgebirgsbahn
 - Kurhessenbahn
 - Westfrankenbahn
 - Südostbayernbahn
- Hinweis: Größen- und Platzierungsvorgaben sind u. a. bauartabhängig.

Beispiel: "Südostbayernbahn" am VT 642

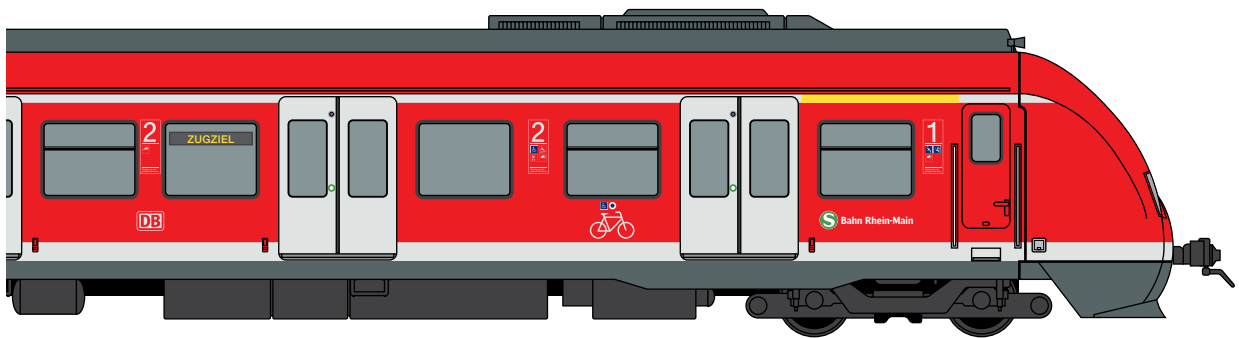


5.4 Kennzeichnung: „S-Bahn“

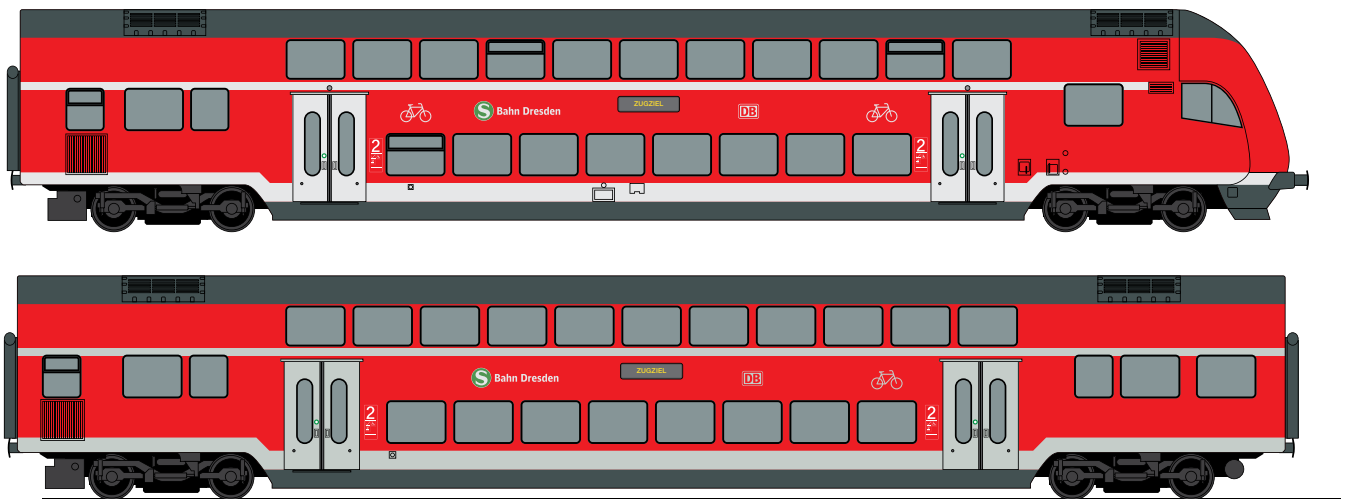


- Die Fahrzeuge der S-Bahnen sind ebenfalls gesondert gekennzeichnet (s. Beispielabbildung). Die Platzierung erfolgt in einer Standardgröße/-höhe mit variabler Länge an jedem Kopfwagen - bei Doppelstock-Wagen etwas größer an jedem Wagen.
- Auch hier ist eine Freigabe durch die Bereiche GNM 11, GNM 12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

Beispiel: ET 430 "S-Bahn Rhein Main"



Beispiel: Doppelstock "S-Bahn Dresden"



5.4 Kennzeichnung: „Zugtaufen“ (optional)

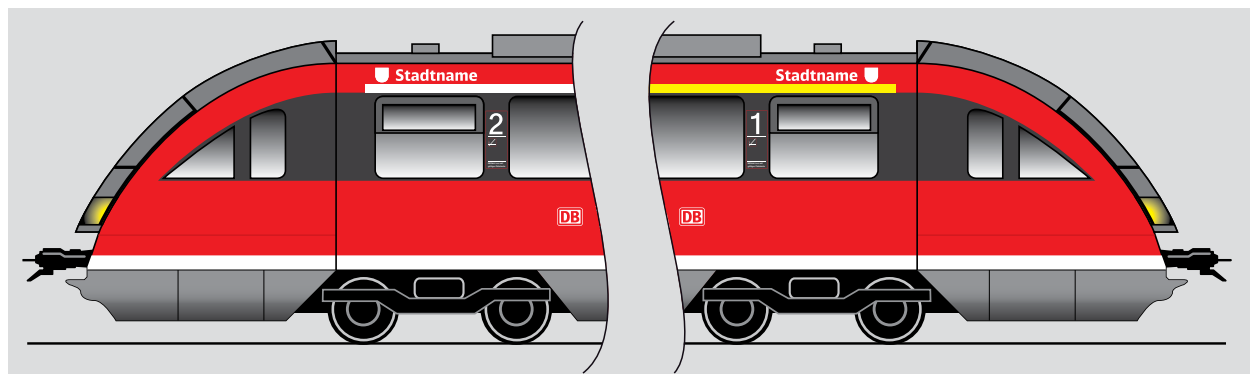


- Für die Inhalte sind ausschließlich Städtenamen oder Landkreise und deren offizielle Wappen zu verwenden. Die Höhe der Kennzeichnung ist einheitlich und variiert lediglich in der Länge. Sie erfolgt ausschließlich an Steuerwagen bzw. Wagenköpfen über dem ersten Seitenfenster. Abhängig von der Bauart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

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

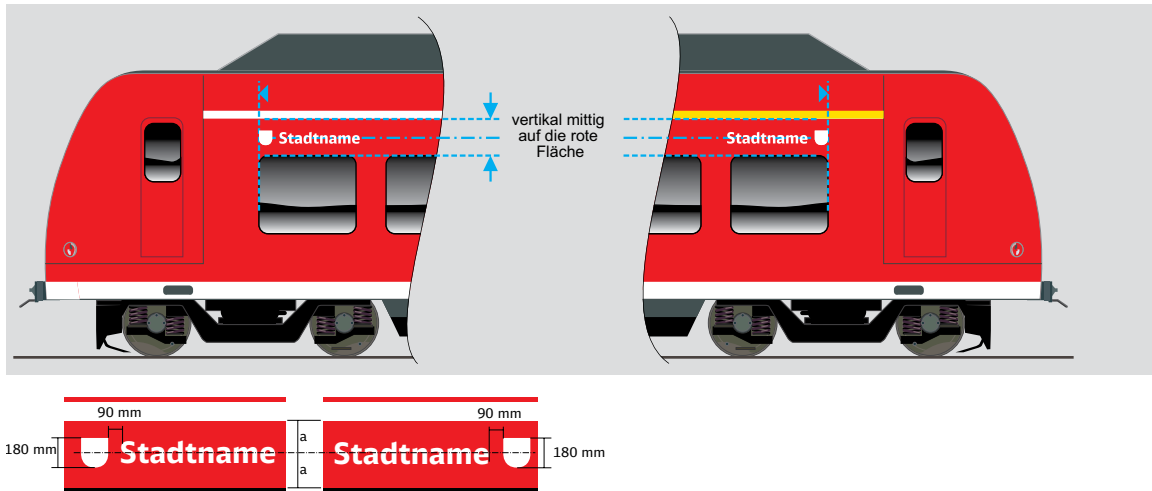
- Alle Angaben sind durch eine Probebeklebung im Vorfeld zu überprüfen.
- Detaillierte Vorgaben zu den einzelnen Bauarten sind über das CI/CD (GMM1) zu beziehen.

Beispiel: VT 642



5.4 Kennzeichnung: „Zugtaufen“ (optional)

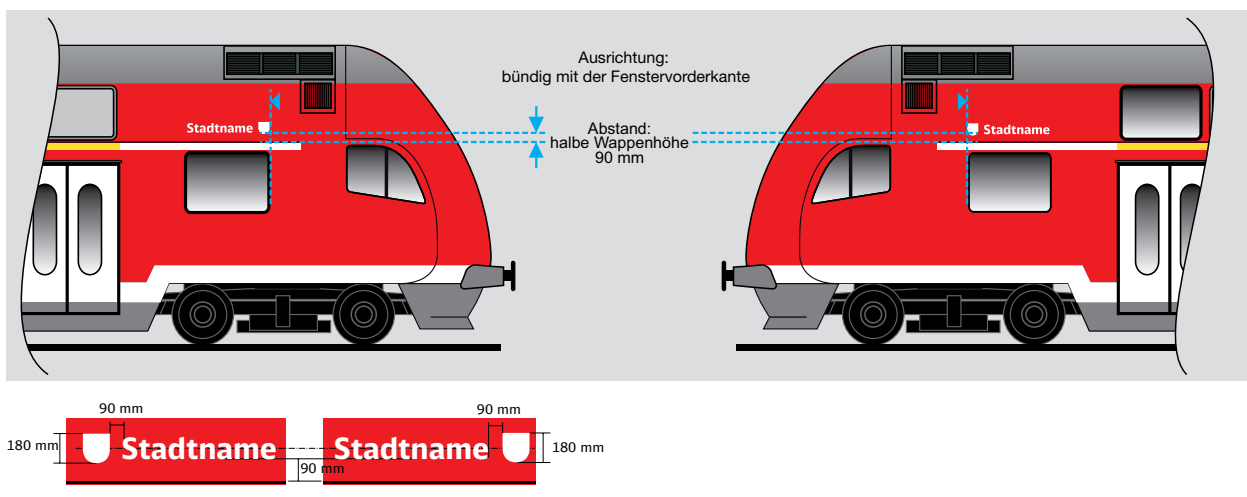
Beispiel: ET 423-426



Beispiel: ET 422



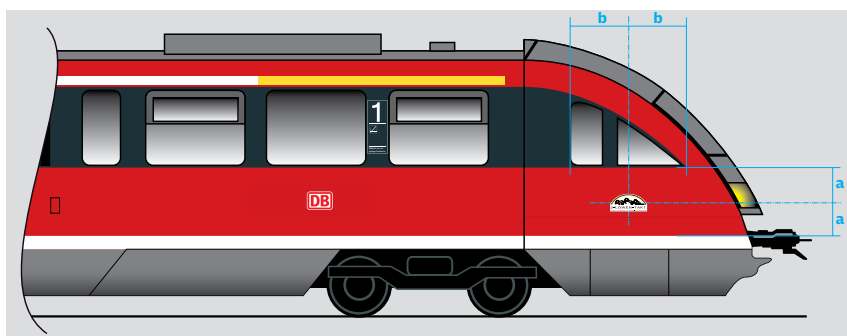
Beispiel: Doppelstockwagen



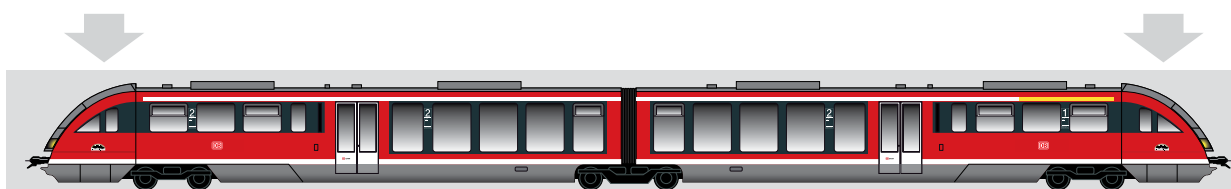
5.4 Kennzeichnung: Bestelleridentität (Wappen, Verbundlogo, Signet)

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

Beispiel: VT 642

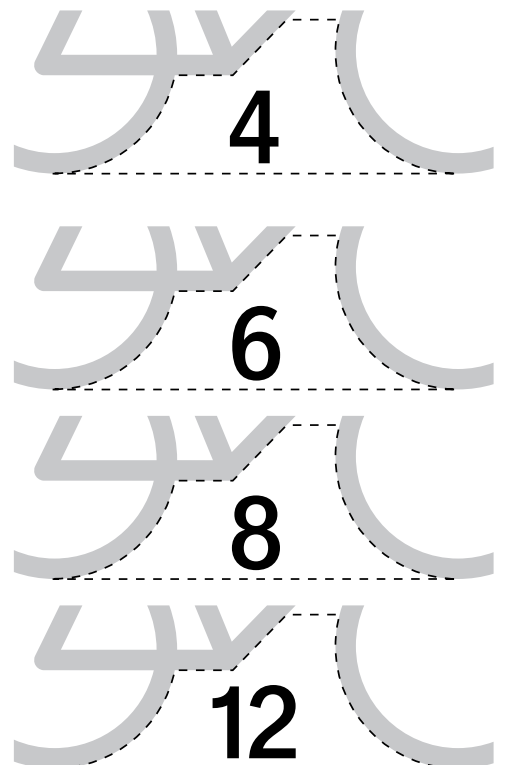
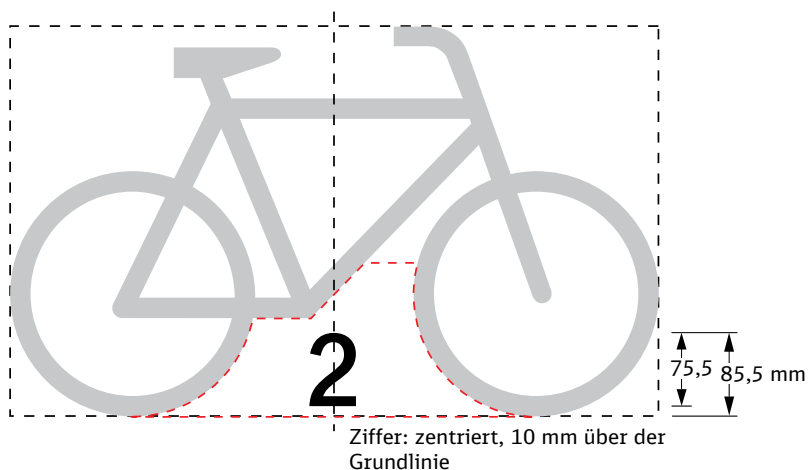
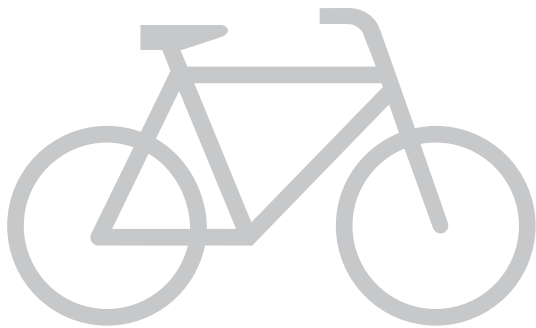


Dimensionierung: maximal auf einer Fläche von 500 x 500 mm
Platzierung (s.o.): jeweils zentrisch unter das Führerraumseitenfenster auf die rote Fläche zwischen Fensterunterkante und Oberkante des lichtgrauen Streifens



5.5 Fahrradmitnahme und optionale Stellplatzanzahl

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



5.5 Fahrradmitnahme und optionale Stellplatzanzahl

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

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

Umsetzungsbeispiel:



n-Wagen



n-Wagen



ET 425



Doppelstock-Steuerwagen

Impressum

DB Regio AG
Marketing (V.RVP)
Stephensonstrasse 1
60326 Frankfurt am Main

DB Mobility Logistics AG
CD/CI und Kreation (GNM11)
Karlstraße 6
60329 Frankfurt am Main

Änderungen vorbehalten
Einzelangaben ohne Gewähr
Stand 01.04.2016

www.deutschebahn.com



lfd Nr.	Bahnhof	behindertengerecht durch Aufzug	Rampe	nicht behindertengerecht	Bemerkungen	BLS	HL Braille	Fahrtreppe	Land	Bezirk
1	Adlershof	A				1		FT	B	Treptow-Köpenick
2	Ahrensfelde		R						B	Marzahn-Hellersdorf
3	Alexanderplatz	A				1		FT	B	Mitte
4	Alt Reinickendorf	A							B	Reinickendorf
5	Altglienicke	A				1			B	Treptow-Köpenick
6	Anhalter Bahnhof	A						FT	B	Mitte
7	Attilastraße	A				1			B	Tempelhof-Schöneberg
8	Babelsberg	A							BB	BB
9	Baumschulenweg	A				1			B	Treptow-Köpenick
10	Bellevue	A				1		FT	B	Mitte
11	Bergfelde	A				1			BB	BB
12	Berlin Hauptbahnhof	A				1		FT	B	Mitte
13	Bernau	A							BB	BB
14	Bernau-Friedenstal	A				1			BB	BB
15	Betriebsbahnhof Rummelsburg	A			TS 3S BOSB	1			B	Lichtenberg
16	Betriebsbahnhof Schöneweide	A				1	1		B	Treptow-Köpenick
17	Beusselstraße	A				1			B	Charlottenburg-Wilmersdorf
18	Biesdorf	A	R*		TS 3S BOSB	1	1		B	Marzahn-Hellersdorf
19	Birkenstein	A				1			BB	BB
20	Birkenwerder	A				1			BB	BB
21	Blankenburg	A			TS 3S BOSB	1	1		B	Pankow
22	Blankenfelde		R			1			BB	BB
23	Borgsdorf		R			1			BB	BB
24	Bornholmer Straße	A				1		FT	B	Pankow
25	Botanischer Garten	A				1			B	Steglitz-Zehlendorf
26	Brandenburger Tor	A				1		FT	B	Mitte
27	Buch	A*	R		A zum EG	1	1		B	Pankow
28	Buckower Chaussee		R						B	Tempelhof-Schöneberg
29	Bundesplatz	A				1		FT	B	Charlottenburg-Wilmersdorf
30	Charlottenburg	A				1		FT	B	Charlottenburg-Wilmersdorf
31	Eichborndamm	A							B	Reinickendorf
32	Eichwalde			nb		1	1		BB	BB
33	Erkner	A				1			BB	BB
34	Feuerbachstraße	A				1	1		B	Steglitz-Zehlendorf
35	Flughafen Schönefeld		R						BB	BB
36	Frankfurter Allee	A			TS 3S BOSB	1			B	Friedrichshain-Kreuzberg
37	Fredersdorf b. B	A			A Gemeinde	1			BB	BB
38	Friedenau	A				1	1		B	Tempelhof-Schöneberg
39	Friedrichsfelde Ost	A				1	1		B	Marzahn-Hellersdorf
40	Friedrichshagen	A			TS 3S BOSB	1	1		B	Treptow-Köpenick
41	Friedrichstraße	A				1		FT	B	Mitte
42	Frohnau	A				1	1	FT	B	Reinickendorf
43	Gehrenseestraße			nb		1	1		B	Lichtenberg
44	Gesundbrunnen	A				1		FT	B	Mitte
45	Greifswalder Straße	A				1	1		B	Pankow

lfd Nr.	Bahnhof	behindertengerecht durch Aufzug	Rampe	nicht behindertengerecht	Bemerkungen	BLS	HL Braille	Fahrtreppe	Land	Bezirk
46	Griebnitzsee	A				1			BB	BB
47	Grünau	A				1			B	Treptow-Köpenick
48	Grünbergallee		R			1	1	1	B	Treptow-Köpenick
49	Grunewald	A				1			B	Charlottenburg-Wilmersdorf
50	Hackescher Markt	A				1		FT	B	Mitte
51	Halensee	A				1			B	Charlottenburg-Wilmersdorf
52	Heerstraße	A				1			B	Charlottenburg-Wilmersdorf
53	Hegermühle		R						BB	BB
54	Heidelberger Platz	A				1			B	Charlottenburg-Wilmersdorf
55	Heiligensee	A				1			B	Reinickendorf
56	Hennigsdorf	A				1			BB	BB
57	Hermannstraße	A				1		FT	B	Neukölln
58	Hermsdorf	A				1	1	FT	B	Reinickendorf
59	Hirschgarten			nb		1			B	Treptow-Köpenick
60	Hohen Neuendorf	A				1			BB	BB
61	Hohenschönhausen	A*	R		Aufzüge RB				B	Lichtenberg
62	Hohenzollerndamm	A				1		FT	B	Charlottenburg-Wilmersdorf
63	Hoppegarten	A			Aufzüge Gemeinde	1			BB	BB
64	Humboldthain	A				1			B	Mitte
65	Innsbrucker Platz	A				1			B	Tempelhof-Schöneberg
66	Jannowitzbrücke	A				1		FT	B	Mitte
67	Julius-Leber-Brücke	A				1			B	Tempelhof-Schöneberg
68	Jungfernheide	A				1		FT	B	Charlottenburg-Wilmersdorf
69	Karl-Bonhoeffer-Nervenklinik			nb					B	Reinickendorf
70	Karlshorst	A							B	Lichtenberg
71	Karow	A				1			B	Pankow
72	Kaulsdorf	A							B	Marzahn-Hellersdorf
73	Köllnische Heide	A				1			B	Neukölln
74	Königs Wusterhausen		R						BB	BB
75	Köpenick	A				1	1		B	Treptow-Köpenick
76	Landsberger Allee	A			Aufzug Senat	1	1	FT	B	Pankow
77	Lankwitz		R			1			B	Steglitz-Zehlendorf
78	Lehnitz		R			1	1		BB	BB
79	Lichtenberg	A*	R			1		FT	B	Lichtenberg
80	Lichtenrade		R						B	Tempelhof-Schöneberg
81	Lichterfelde Ost	A				1			B	Steglitz-Zehlendorf
82	Lichterfelde Süd	A				1			B	Steglitz-Zehlendorf
83	Lichterfelde West	A				1	1		B	Steglitz-Zehlendorf
84	Mahlow	A	R*			1			BB	BB
85	Mahlsdorf	A				1			B	Marzahn-Hellersdorf
86	Marienefelde			nb					B	Tempelhof-Schöneberg
87	Marzahn	A			TS 3S BOSB	1			B	Marzahn-Hellersdorf
88	Mehrower Allee		R			1	1		B	Marzahn-Hellersdorf
89	Messe Nord / ICC (Witzleben)	A				1		FT	B	Charlottenburg-Wilmersdorf
90	Messe Süd (Eichkamp)	A				1			B	Charlottenburg-Wilmersdorf
91	Mexikoplatz	A			TS 3S BOSB	1			B	Steglitz-Zehlendorf
92	Mühlenbeck-Mönchmühle		R			1			BB	BB
93	Neuenhagen b. Berlin		R			1			BB	BB
94	Neukölln	A			Aufzug BVG	1		FT	B	Neukölln
95	Nikolassee	A				1	1		B	Steglitz-Zehlendorf
96	Nöldnerplatz			nb		1	1		B	Lichtenberg

lfd Nr.	Bahnhof	behindertengerecht durch Aufzug	Rampe	nicht behindertengerecht	Bemerkungen	BLS	HL Braille	Fahrtreppe	Land	Bezirk
97	Nordbahnhof	A				1		FT	B	Mitte
98	Oberspree		R			1		1	B	Treptow-Köpenick
99	Olympiastadion	A				1			B	Charlottenburg-Wilmersdorf
100	Oranienburg	A				1			BB	BB
101	Oranienburger Straße	A				1	1		B	Mitte
102	Osdorfer Straße	A				1			B	Steglitz-Zehlendorf
103	Ostbahnhof	A				1		FT	B	Friedrichshain-Kreuzberg
104	Ostkreuz	A				1		FT	B	Friedrichshain-Kreuzberg
105	Pankow	A			Aufzug; Ft BVG	1		FT	B	Pankow
106	Pankow-Heinersdorf	A							B	Pankow
107	Petershagen Nord		R			1			BB	BB
108	Pichelsberg	A				1			B	Charlottenburg-Wilmersdorf
109	Plänterwald	A				1	1	FT	B	Treptow-Köpenick
110	Poelchaustraße		R			1	1		B	Marzahn-Hellersdorf
111	Potsdam Hauptbahnhof	A				1		FT	BB	BB
112	Potsdamer Platz	A				1		FT	B	Friedrichshain-Kreuzberg
113	Prenzlauer Allee	A				1			B	Pankow
114	Priesterweg	A				1			B	Tempelhof-Schöneberg
115	Rahnsdorf	A				1	1		B	Treptow-Köpenick
116	Raoul-Wallenberg-Straße		R			1	1		B	Marzahn-Hellersdorf
117	Rathaus Steglitz	A				1	1	FT	B	Steglitz-Zehlendorf
118	Röntgental	A				1	1		BB	BB
119	Rummelsburg	A			TS 3S BOSB	1	1		B	Lichtenberg
120	Savignyplatz	A				1			B	Charlottenburg-Wilmersdorf
121	Schichauweg	A				1		FT	B	Tempelhof-Schöneberg
122	Schlachtensee	A			TS 3S BOSB	1			B	Steglitz-Zehlendorf
123	Schöneberg	A				1	1	FT	B	Tempelhof-Schöneberg
124	Schöneweide	A							B	Treptow-Köpenick
125	Schönfließ			nb		1	1		BB	BB
126	Schönhauser Allee	A				1			B	Pankow
127	Schönholz	A			TS 3S BOSB	1	1		B	Reinickendorf
128	Schulzendorf	A				1			B	Reinickendorf
129	Sonnenallee	A				1			B	Neukölln
130	Spandau	A				1		FT	B	Spandau
131	Spindlersfeld		R			1			B	Treptow-Köpenick
132	Springfuhl	A	R*			1			B	Marzahn-Hellersdorf
133	Storkower Straße	A			A zur Straße Land Berlin	1	1		B	Pankow
134	Strausberg		R						BB	BB
135	Strausberg Nord		R			1	1		BB	BB
136	Strausberg Stadt		R			1	1		BB	BB
137	Stresow	A				1			B	Spandau
138	Südende	A				1			B	Steglitz-Zehlendorf
139	Südkreuz	A				1		FT	B	Tempelhof-Schöneberg
140	Sundgauer Straße	A				1	1		B	Steglitz-Zehlendorf
141	Tegel	A				1			B	Reinickendorf
142	Teltow Stadt	A			TS 3S BOSB	1			BB	BB
143	Tempelhof	A				1			B	Tempelhof-Schöneberg
144	Tiergarten	A				1			B	Mitte
145	Treptower Park	A				1			B	Treptow-Köpenick
146	Waidmannslust	A				1	1		B	Reinickendorf

lfd Nr.	Bahnhof	behindertengerecht durch		nicht behindertengerecht	Bemerkungen	BLS	HL Braille	Fahrtreppe	Land	Bezirk
		Aufzug	Rampe							
147	Wannsee	A				1		FT	B	Charlottenburg-Wilmersdorf
148	Warschauer Straße			nb	GE Station				B	Friedrichshain-Kreuzberg
149	Wartenberg		R			1	1		B	Lichtenberg
150	Wedding	A				1		FT	B	Mitte
151	Westend	A				1		FT	B	Charlottenburg-Wilmersdorf
152	Westhafen	A				1			B	Charlottenburg-Wilmersdorf
153	Westkreuz	A				1		FT	B	Charlottenburg-Wilmersdorf
154	Wildau	A				1			BB	BB
155	Wilhelmshagen			nb		1	1		B	Treptow-Köpenick
156	Wilhelmsruh	A				1	1		B	Reinickendorf
157	Wittenau	A				1	1	FT	B	Reinickendorf
158	Wollankstraße	A				1			B	Pankow
159	Wuhlheide	A			TS 3S BOSB	1	1		B	Treptow-Köpenick
160	Wuhletal		R			1			B	Marzahn-Hellersdorf
161	Yorckstraße			nb					B	Tempelhof-Schöneberg
162	Yorckstraße(Großgörschenstraße)	A				1	1		B	Tempelhof-Schöneberg
163	Zehlendorf	A				1		1	B	Steglitz-Zehlendorf
164	Zepernick	A				1			BB	BB
165	Zeuthen		R			1	1		BB	BB
166	Zoologischer Garten	A				1		FT	B	Charlottenburg-Wilmersdorf
	Summe	128	28	10	166	145	44	40	132	
									34	

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

Legende:

A	Aufzug
R	Rampe
nb	nicht behindertengerecht
*	vorhandene Anlage wird jedoch nicht gewertet
	Mischbahnhof
BLS	Blindenleitsystem
HL Braille	Handläufe feste Treppen mit Braille-Schrift ausgestattet

Übersicht der Planungen für barrierefreie Ausbaumaßnahmen in Stationen

Stationen der DB Station&Service AG (ca. 620), für die mittelfristig bis Ende 2019 die Stufenfreiheit und die modernen Standardhöhen (55 cm / 76 cm/ 96 cm ü. SO) an allen aktiven Bahnsteigen zur Verbesserung der Barrierefreiheit in Verkehrsstationen geplant sind

Planungsstand DB Station&Service AG, 2015-2019 (Stand ISK 11-2014)

Regionalbereich Süd

Bayern			
Alte Veste	Grafring Bahnhof	Niederroth	Traunstein
Ansbach	Harburg (Schwab)	Nonnenhorn	Türkheim (Bay) Bahnhof
Arnbach	Haßfurt	Nürnberg-Ostring	Unterschleißheim
Bachern	Heigenbrücken	Oberstaufen	Vilshofen (Niederbay)
Bad Aibling	Heimstetten	Ohlstadt	Weilheim (Oberbay)
Bernried	Höllriegelskreuth	Passau Hbf	Wörth (Isar)
Bindlach	Kolbermoor	Piding	Erlangen-Paul-Gossen-Straße
Breitengüßbach	Landshut (Bay) Hbf	Poing	Fürth-Stadeln
Hinrichsseggen	Lohhof	Reuth (b Erbdorf)	Fürth-Steinach
Buchenau (Oberbay)	Markt Schwaben	Roding	Freilassing-Hofham
Coburg	Marktreuditz	Röthenbach (Pegnitz)	Rosenheim-Aicherpark
Creidlitz	Mittenwald	Schonungen	Brunnen
Dachau Stadt	München	Schwindegg	
Deuerling	Donnersbergerbrücke	Selb-Plößberg	
Ebenhausen (Unterfr)	München Isartor	Senden	
Ebensfeld	München St Martin Straße	Feldolling	
Eichstätt Stadt	München-Lochhausen	Sonthem (Schwab)	
Erlangen-Bruck	München-Perlach	Stetten (Schwab)	
Forchheim (Oberfr)	München-Riem Pbf	Straubing	
Fürth-Unterrarnbach	Neuenmarkt-Wirsberg	Sulzberg	

Regionalbereich Südwest

Baden Württemberg			
Aalen	Feldberg-Bärental	Laudenbach (Bergstr)	Stuttgart-Feuerbach
Aha	Freiburg-Klinikum	Leutkirch	Tannheim (Württ)
Allensbach	Freiburg-Littenweiler	Löffingen	Titisee
Alpirsbach	Freiburg-Wiehre	Lützelsachsen	Unadingen
Altglashütten-Falkau	Friedrichshafen Stadt	Mannheim-Friedrichsfeld	Villingen (Schwarzw)
Altann	Gaubüttelbrunn	Mannheim-Neckarau	Waghäusel
Auggen	Gottenheim	Mannheim-Rheinau	Waldkirch
Aulendorf	Heddesheim/Hirschberg	Markelfingen	Wangen (Allgäu)
Babstadt	Haltingen	Marstetten-Aitrach	Weil am Rhein
Bachheim	Hegne	Möckmühl	Weiler (Rems)
Backnang	Heidenheim	Mühlacker	Weinheim (Bergstr)
Bad Bellingen	Heilbronn Hbf	Mühlen (b Horb)	Welschingen-Neuhausen
Bad Friedrichshall-Jagstfeld	Himmelreich	Mühlhausen (b Engen)	Wiesental
Bad Rappenau	Hinterzarten	Müllheim (Baden)	Wolfegg
Bad Wimpfen	Hockenheim	Neulußheim	Züttlingen
Bad Wimpfen-Hohenstadt	Istein	Neustadt (Schwarzw)	Neuenburg (Baden)
Bietigheim-Bissingen	Karlsruhe-Hagsfeld	Oftersheim	Itzelberg
Blankenloch	Kehl	Pforzheim Hbf	Schwetzingen Nord
Blaubeuren	Kiebingen	Radolfzell	Ubstadt-Stdtettfeld
Böhringen-Rickelshausen	Kirchzarten	Reichenau (Baden)	Neckarsulm Nord
Bondorf (b Herrenberg)	Kißlegg	Reichenbach (Fils)	Neckarsulm Mitte
Döggingen	Kleinkems	Rötenbach (Baden)	Bad Wimpfen in Tal
Donaueschingen	Konstanz	Schiltach	Bad Rappenau Kurpark
Efringen-Kirchen	Konstanz-Petershausen	Schluchsee	Freiburg-Landwasser
Esslingen (Neckar)	Konstanz-Wollmatingen	Schmiechen	Weinheim-Sulzbach
Esslingen-Zell	Ladenburg	Schwetzingen	
Eutingen im Gäu	Lahr (Schwarzw)	Seebrugg	
Faurndau	Lauda	St. Georgen (Schwarzw)	

Anlage 3 zum 3. Programm der DB AG

Regionalbereich Südost

Sachsen-Anhalt	Sachsen	Thüringen
Berga-Kelbra	Beucha	Bad Salzungen
Beyendorf	Bischofswerda	Bad Sulza
Calbe (Saale) Ost	Dresden-Neustadt	Heringen (Helme)
Coswig (Anh)	Dresden-Trachau	Jena West
Dodendorf	Eilenburg	Kölleda
Gnadau	Goßdorf-Kohlmühle	Lehndorf (Kr Altenburg)
Hadmersleben	Hagenwerder	Neudietendorf
Langenweddingen	Hohenroda	Sondershausen
Leißling	Lohsa	
Lutherstadt Eisleben	Neugersdorf	
Lutherstadt Wittenberg	Sebnitz (Sachs)	
Lutherstadt Wittenberg- Piesteritz	Taucha (b Leipzig)	
Magdeburg Hbf	Zwickau (Sachs) Hbf	
Niemberg	Dresden Bischofsplatz	
Nienhagen (b Halberstadt)	Leipzig-Mockau	
Osterweddingen	Leipzig Mockauer Straße	
Quedlinburg	Plauen (Vogtl) Mitte	
Roßlau (Elbe)	Dresden Albertstadt	
Sachsendorf (b Calbe)	Pulsnitz Dresdener Straße	
Sangerhausen	Chemnitz-Küchwald	
Schönebeck-Felgeleben		
Stumsdorf		
Wolfen (Kr Bitterfeld)		
Wolmirstedt		
Stendal Nord		

Regionalbereich Mitte

Hessen		
Albshausen	Frankfurt (Main) West	Mainz-Gustavsburg
Babenhhausen (Hess)	Frankfurt-Griesheim	Messel
Bad Soden-Salmünster	Frankfurt-Höchst	Niedernhausen (Taunus)
Bensheim-Auerbach	Friedberg (Hess)	Offenbach (Main) Hbf
Biblis	Friedrichsdorf (Taunus)	Raunheim
Bobstadt	Riedstadt-Goddelau	Riedrode
Bruchköbel	Groß Rohrheim	Stockhausen (Lahn)
Darmstadt Süd	Großen Buseck	Treysa
Darmstadt-Eberstadt	Herborn (Dillkr)	Wabern (Bz Kassel)
Dillenburg	Hofgeismar	Wächtersbach
Dutenhofen (Kr Wetzlar)	Hungen	Weckesheim
Eichenberg	Kelsterbach	Wölfersheim-Södel
Eppstein	Lampertheim	Zwingenberg (Bergstr)
Frankfurt (Main) Süd	Lich (Oberhess)	Bürstadt (Ried)
Frankfurt (Main)	Lindenholzhausen	Frankfurt am Main
Taunusanlage	Lorsch	Gateway Gardens
Saarland		
Bexbach		
Bierbach		
Bubach		
Dillingen (Saar)		
Merzig (Saar)		
Neunkirchen (Saar) Hbf		
Perl		
Saarbrücken-Burbach		
Sulzbach (Saar)		
Türkismühle		

Anlage 3 zum 3. Programm der DB AG

Regionalbereich Mitte

Rheinland-Pfalz			
Alsheim	Knöringen-Essingen	Oberwinter	Frankenthal-Süd
Altenbamberg	Konz	Osthofen	Dienheim
Annweiler am Trifels	Speyer-Süd	Pirmasens Nord	Windesheim
Balduinstein	Kottenheim	Reckweilerhof	Guldental
Bobenheim	Kyllburg	Remagen	Ehrang Hafenstraße
Boppard Hbf	Laurenburg (Lahn)	Rolandseck	
Fachingen (Lahn)	Linz (Rhein)	Schopp	
Frankenthal Hbf	Mainz-Laubenheim	Vogelweh	
Friedrichsseggen	Münster-Sarmsheim	Wörth (Rhein)	
Gau Algesheim	Nassau (Lahn)	Kirchberg (Hunsrück)	
Gensingen-Horrweiler	Neuwied	Simmern	
Guntersblum	Mendig	Sohren	
Heidesheim (Rhein Hess)	Nierstein	Stromberg (Hunsrück)	
Jünkerath	Nievern	Flughafen Hahn	
Kamp-Bornhofen	Oberlahnstein	Rheinböllen	

Regionalbereich Nord

Hamburg	Schleswig-Holstein	Bremen	
Berliner Tor	Eckernförde	Bremen-Föhrenstraße	
Blankenese	Gettorf		
Heimfeld	Lunden		
Jungfernstieg	Bad Malente-Gremsmühlen		
Königstraße	Meldorf		
Kornweg (Klein Borstel)	Pinneberg		
Landungsbrücken	Reinfeld (Holst)		
Ottensen	Süderbrarup		
Reeperbahn	Tornesch		
Rothenburgsort	Wrist		
Wellingsbüttel	Achterwehr		
	Kronshagen		
	Melsdorf		
	Kiel-Russee		
	Schülldorf		
	Bredenbek		
Niedersachsen			
Adelebsen	Eystrup	Meinersen	Kirchhimmelwarden
Bad Bentheim	Bad Fallingb.ostel	Münchehof (Harz)	Oldenburg-Wechloy
Bad Gandersheim	Gifhorn	Oker	
Bad Sachsa	Gifhorn-Stadt	Ottersberg (Han)	
Bad Zwischenahn	Hasbergen (Kr Osnabrück)	Rinteln	
Barrien	Hedemünden	Rodenkirchen (Oldb)	
Bassum	Heidkrug	Sagehorn	
Berne	Herzberg (Harz)	Salzgitter-Ringelheim	
Bodenfelde	Hildesheim Hbf	Schierbrok	
Bad Bodenteich	Hoykenkamp	Schöppenstedt	
Bookholzberg	Hude	Soltau (Han)	
Börßum	Kleinensiel	Sottrum	
Braunschweig Hbf	Knesebeck	Stadtdoldendorf	
Braunschweig-Gliesmarode	Langelsheim	Suderburg	
Lengede-Broistedt	Leer (Ostfriesl)	Triangel	
Bruchmühlen	Loxstedt	Varel (Oldb)	
Diepholz	Lüneburg	Vienenburg	
Dorfmark	Lunestedt	Visselhövede	
Dörpen	Marienhaf	Wahrenholz	
Emden Hbf	Meine	Wittingen	

Regionalbereich Ost

Brandenburg		
Alt Hüttendorf	Hammelspring	Wendisch-Rietz
Baitz	Helensee	Schneeberg (Mark)
Beelitz Stadt	Herrensee	Schönfließ Dorf
Bergsdorf	Hubertushöhe	Strausberg
Bernau (b Berlin)	Joachimsthal	Thyrow
Beutersitz	Kablow	Trebbin
Blumberg (b Berlin)	Klasdorf	Treuenbrietzen Süd
Buckow (b Beeskow)	Kummersdorf (b Storkow)	Velten (Mark)
Casekow	Lauchhammer	Vogelsang (Kr Gransee)
Chorin	Letschin	Walddrehna
Cottbus	Lindenberg (Mark)	Weisen
Doberlug-Kirchhain	Ludwigsfelde	Wellmitz
Eichwalde	Medewitz (Mark)	Werneuchen
Eisenhüttenstadt	Neuzelle	Wiesenu
Elsholz	Niederfinow	Wilhelmshorst
Elsterwerda	Niederlehme	Wündorf Waldstadt
Falkenberg (Mark)	Oegeln	Elstal
Fermerswalde	Potsdam Medienstadt	Zehdenick-Neuhof
Finkenheerd	Babelsberg	Ziltendorf
Finsterwalde (Niederlausitz)	Pritzwalk	Flughafen Berlin Brandenburg
Golzow (b Eberswalde)	Raddusch	Waßmannsdorf
Groß Pankow	Rehfeld (b Falkenberg/Elster)	
Großräschen	Rehfelde	
Grunow (Niederlausitz)	Ruhland	
Guben	Sachsenhausen (Nordb)	
Mecklenburg-Vorpommern		
Altentreptow	Löcknitz	Teschenhagen
Bad Kleinen	Lüblow (Meckl)	Torgelow
Bentwisch	Dorf Mecklenburg	Waren (Müritz)
Bützow	Neubrandenburg	
Crivitz	Rambin (Rügen)	
Grambow	Reuterstadt Stavenhagen	
Grevesmühlen	Rostock Holbeinplatz	
Grieben (Meckl)	Rostock-Bramow	
Grimmen	Rövershagen	
Groß Kiesow	Sagard	
Kleeth	Sassnitz	
Lancken	Strasburg (Uckerm)	
Hirschgarten		
Ostkreuz		
Warschauer Straße		
Yorckstraße		
Alt-Reinickendorf		
Eichborndamm		
Karower Kreuz		

Regionalbereich West

Nordrhein-Westfalen		
Ahlen (Westf)	Haldern (Rheinl)	Paderborn Nord
Altena (Westf)	Haltern am See	Praest
Arnsberg (Westf)	Hamminkeln	Preußen
Attendorn	Heessen	Rheda-Wiedenbrück
Blankenheim (Wald)	Herne	Rheinbach
Blumenkamp	Münster-Hiltrup	Rheinhausen
Bochum-Dahlhausen	Hochdahl	Rommerskirchen
Bockum-Hövel	Hohenlimburg	Rösrath-Stümpen
Bonn-Bad Godesberg	Holzwickede	Schwelm
Bottrop-Boy	Honrath	Schwerte (Ruhr)
Brackwede	Kamen	Sennelager
Brügge (Westf)	Köln Süd	Siegen
Brühl	Köln West	Sondern
Bünde (Westf)	Köln-Mülheim	Steinheim (Westf)
Dieringhausen	Krefeld-Oppum	Stolberg (Rheinl) Hbf
Dingden	Letmathe	Warburg (Westf)
Duisburg Schlenk	Löhne (Westf)	Wattenscheid
Düsseldorf-Eller Süd	Mechernich	Welschen Ennest
Düsseldorf-Gerresheim	Meerbusch-Osterath	Wickede (Ruhr)
Düsseldorf-Hamm	Menden (Sauerland)	Windelsbleiche
Düsseldorf-Oberbilk	Meschede	Wuppertal Hbf
Erfstadt	Minden (Westf)	Wuppertal-Barmen
Erndtebrück	Moers	Wuppertal-Oberbarmen
Eschweiler Hbf	Neheim-Hüsten	Kierspe
Essen Stadtwald	Neubeckum	Oberbrügge
Freienohl	Neuenrade	Münster-Mecklenbeck
Friedrichsfeld (Niederrhein)	Oberhausen Hbf	Bonn UN-Campus
Fröndenberg	Oelde	Münster-Roxel
Garbeck	Opladen	Warendorf-Einen-Müssingen
Bonn-Auf-dem-Hügel	Ottbergen	
Gladbeck-Zweckel	Paderborn Hbf	
Alfter-Impekhoven	Paderborn Kasseler Tor	

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

DB Fernverkehr AG
DB Regio AG

P.DVE (M)

Juli 2015

Inhaltsverzeichnis

1.	Fahrgastrechte	3
2.	Bedeutung der Zielgruppe	3
3.	Programme der Deutschen Bahn AG	3
4.	EU-Verordnung über technische Spezifikationen im Eisenbahnverkehr für mobilitätseingeschränkte Menschen	4
5.	Beförderungsbedingungen für mobilitätseingeschränkte Menschen	4
6.	Zugangsregelungen zur Reiseplanung	4
7.	Zugangsregelungen zu Fahrzeugen	6
8.	Ansprüche auf Grundlage der EU-Fahrgastrechteverordnung	7
9.	Anhang	9

1. Fahrgastrechte

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

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

2. Bedeutung der Zielgruppe

Mobilitätseingeschränkte Menschen stellen für die Deutsche Bahn AG eine bedeutende Kunden- und damit Zielgruppe dar, deren spezifische Bedürfnisse bei der strategischen Ausrichtung, der Produktentwicklung und Serviceimplementierung jetzt und in Zukunft grundsätzlich berücksichtigt werden. Das Thema „Reisen mobilitätseingeschränkter Menschen“ besitzt einen hohen Stellenwert innerhalb des Konzerns, und das nicht nur im Hinblick auf das am 01. Mai 2002 in Kraft getretene Behindertengleichstellungsgesetz des Bundes und weiteren gesetzlichen Regelungen. Vielmehr bekennt sich das Unternehmen zu seiner gesellschaftlichen Verantwortung gegenüber den mehr als 9 Mio. Bundesbürgern mit Behinderungen. Die Umsetzung der EU-Fahrgastrechteverordnung leistet durch die Stärkung der Rechte von mobilitätseingeschränkten Menschen hierzu einen weiteren Beitrag.

3. Programme der Deutschen Bahn AG

Um konzernübergreifend alle Aktivitäten in Bezug auf die Belange von mobilitätseingeschränkten Reisenden, Behindertenverbänden und politischen Gremien zu koordinieren, hat die Deutsche Bahn AG bereits im Juli 2002 die Kontaktstelle für Behindertenangelegenheiten eingerichtet. Ziel der Deutschen Bahn ist es, weitere Elemente zur Optimierung der Reisekette insbesondere für die Zielgruppe der mobilitätseingeschränkten Menschen zu verwirklichen, um ihnen ein weitgehend barrierefreies Reisen zu ermöglichen. Die Basis hierfür bildet das im Jahre 2005 entwickelte „Programm der Deutschen Bahn AG“, mit dem das Unternehmen eine weitreichende Selbstverpflichtung zur Herstellung von Barrierefreiheit eingegangen ist. Das Programm liegt als 2. überarbeitete Fassung vor und beinhaltet alle Maßnahmenplanungen der DB auf dem Weg zu einem barrierefreien Reisen bis zum 31.12.2015. Dann wird das 3. Programm mit Zielhorizont bis zum 31.12.2020 folgen. Detaillierte Informationen finden sich unter dem folgenden Link: www.bahn.de/programm-barrierefrei

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

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

5. Beförderungsbedingungen für mobilitätseingeschränkte Menschen

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

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

6. Zugangsregelungen zur Reiseplanung

Um mobilitätseingeschränkten Menschen einen optimalen Zugang zur Reiseplanung zu ermöglichen, hat die Deutsche Bahn AG im Jahre 1999 die Mobilitätsservice-Zentrale (MSZ) eingerichtet, die telefonisch (0180 6 512 512; 20 ct/Anruf aus dem deutschen Festnetz, Mobilfunk max. 60 ct/Anruf) per Fax (0180 5 159 357; 14 ct/Min. aus dem deutschen Festnetz, Tarife bei Mobilfunk max. 42 ct/Min.) per E-Mail (msz@deutschebahn.com) und über die Homepage (www.bahn.de/barrierefrei) zu erreichen ist. Die MSZ bietet über die Organisation eines persönlichen Ein-, Um- und Aussteigeservice (Anmeldungen am Vortag der Fahrt bis 20:00 Uhr bei Reisen innerhalb Deutschlands, bei grenzüberschreitenden Reisen bis 48 Stunden vor der Fahrt) hinaus auch eine Reiseauskunft und eine Reisebuchungsmöglichkeit an. Auch die unentgeltliche Buchung von Sitzplatzreservierungen ist über die Mobilitätsservice-Zentrale möglich. Gehörlose Kunden haben die Möglichkeit, ihre Anfrage per E-Mail (deaf-msz@deutschebahn.com) oder per Fax an die Mobilitätsservice-Zentrale zu senden.

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

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

Gleichzeitig werden alternative Angebote im Rahmen des Buchungsablaufs hervorgehoben und durch reiserrelevante Informationen und Services sowie Angebote für die Reise von Haustür zu Haustür ergänzt.

Darüber hinaus kann im persönlichen Bereich auf „Meine Bahn“ eine Schnellbuchung mit den erweiterten Voreinstellungen im persönlichen Profil definiert werden.

Der Internetauftritt www.bahn.de berücksichtigt in weitem Maße die besonderen Anforderungen von blinden und sehbehinderten Menschen. Es ist möglich, die Schriftgrößen auf den einzelnen Seiten zu verändern. Die Inhalte werden sowohl in Farbe als auch in Schwarz-Weiß durch starke Kontraste deutlich.

Um ein Höchstmaß der NutzerInnen-Anforderungen abzudecken, werden alle Browser-Programme unterstützt. Es besteht die Möglichkeit, sämtliche Inhalte auch bei ausgeschaltetem Java-Script darzustellen. Besonders wichtig für die Zielgruppe der mobilitätseingeschränkten Reisenden ist die logische Einhaltung der Tab-Reihenfolge bei den Eingabefeldern, die die Nutzerführung vereinfacht. Durch einen einfacheren und logischeren Aufbau des Auftritts lassen sich gewünschte Inhalte schnell finden. Die Inhalte sind dabei knapp und prägnant gefasst, das Seiten-Scrolling wird weitestgehend vermieden.

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

Unentgeltliche Buchungen von Fahrkarten, Reservierungen und Services

Eine unentgeltliche Buchung von Hilfeleistungen ist über das Online-Formular auf www.bahn.de/barrierefrei möglich.

Darüber hinaus kann über die E-Mail Adresse msz@deutschebahn.com kostenfrei Kontakt mit der Mobilitätsservice-Zentrale aufgenommen werden. Hier können Hilfeleistungen, Sitzplatzreservierungen sowie Fahrkartenbestellungen angefordert werden. Gehörlose Kunden haben die Möglichkeit, die E-Mail Adresse deaf-msz@deutschebahn.com zunutzen. Die unentgeltliche Buchung von Sitzplatzreservierungen bei Eintrag des Merzeichens „B“ im Schwerbehindertenausweis ist auch telefonisch über die Mobilitätsservice-Zentrale möglich (kostenpflichtige Rufnummer s. o.).

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

Die mobilen Services der Deutschen Bahn bieten Informationen rund um die Reise. Mit der App DB Navigator und m.bahn.de erhalten Kunden Echtzeitinformationen und können Handy-Tickets bis kurz vor der Abfahrt mobil buchen. Die einfache Navigation auf dem mobilen Serviceportal m.bahn.de hilft gerade sehbehinderten Menschen sich einen guten Überblick über Reiseverbindungen und Services zu verschaffen. Wenn es bei der geplanten Zugverbindung zu Verspätungen von mehr als 10 Minuten, Störungen oder Zugausfällen kommt, informiert der Verspätungs-Alarm per E-Mail oder via Push-Nachricht in die App DB Navigator. Dieser Service bietet gerade auch für gehörlose und hörbehinderte Menschen einen Mehrwert während der Reise. Mit der Call a Bike-App können Kunden auch von unterwegs ein Fahrrad per Code ausleihen und abgeben, ohne anzurufen.

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

7. Zugangsregelungen zu Fahrzeugen

Im Bereich des Fernverkehrs sind mittlerweile alle ICE-Züge sowie fast alle EC-/IC-Züge planmäßig mit einem bis fünf Rollstuhlstellplätzen sowie mindestens einer für RollstuhlfahrerInnen nutzbaren Toilettenanlage ausgestattet. Für alle nach dem 01.07.2004 neu zu beschaffenden Fahrzeugtypen gelten darüber hinaus die Anforderungen nach einer fahrzeuggebundenen Einstiegshilfe sowie nach weiteren Maßnahmen zur Herstellung von Barrierefreiheit.

Das Nacht- und Autozugangebot der Deutschen Bahn ist eingeschränkt für behinderte Menschen geeignet. Auf den meisten City Night Line- bzw. Autozug-Verbindungen und einigen Nachtreisezügen anderer Bahnen werden rollstuhlgerechte Liegewagenabteile mit einem nebenliegenden rollstuhlgerechten Sanitärbereich angeboten. Dieses Abteil ist für Reisende vorgesehen, die mobilitätseingeschränkt sind.

Benötigt wird für die Buchung des Abteils eine Fahrkarte und eine Reservierung der Kategorie „Liege 6er“. Eine Begleitperson (Vermerk „B“ im Schwerbehindertenausweis) kann unentgeltlich mitreisen.

Generell wird mobilitätseingeschränkten Reisenden empfohlen, im Zuge der Reiseplanung Kontakt mit der Mobilitätsservice-Zentrale aufzunehmen, damit geprüft werden kann, welche Reisemöglichkeiten sich im City Night Line bzw. im Autozug anbieten und welche zusätzlichen Serviceleistungen (z.B. Einstiegshilfe) organisiert werden können. Ein Mobilitätsservice wird angeboten, sofern spätestens 48 Stunden vor Abfahrt des Zuges die Hilfeleistung bei der Mobilitätsservice-Zentrale oder dem Autozug-Servicetelefon angemeldet wurde und der Reisende vor Fahrtantritt eine Bestätigung erhalten hat.

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

Für Personen, die mit einem nicht zusammenklappbaren Rollstuhl reisen und diesen auch nicht verlassen können, könnte die Fahrt mit dem Nacht- bzw. Autozug aufgrund der Abmessungen der Einstiegstüren, der Gänge (Breitenlimitierung durch Länge der Betten/Liegen) sowie der sanitären Einrichtungen im Zug und der jeweiligen räumlichen Verhältnisse an den Terminals eventuell schwierig bzw. unmöglich sein. Auch diesen Reisenden wird empfohlen, Kontakt mit der Mobilitätsservice-Zentrale aufzunehmen, damit geprüft werden kann, welche Reisemöglichkeiten sich anbieten.

Außerdem bietet der Autozug Reisenden mit Mobilitätseinschränkungen eine besondere Serviceleistung an: Bei vorheriger Anmeldung kann an den Inlandsterminals gegen Unterzeichnung einer Haftungsfreistellungserklärung die Verladung des Fahrzeugs durch MitarbeiterInnen des Ladepersonals vorgenommen werden.

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

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

8. Ansprüche auf Grundlage der EU-Fahrgastreueverordnung

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

Ergänzende Anmerkungen ergeben sich für schwerbehinderte Reisende, die mit ihrem Schwerbehindertenausweis und einem Beiblatt mit gültiger Wertmarke die Züge des Nahverkehrs unentgeltlich nutzen können.

- **Entschädigung für Verspätung**

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

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

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

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

- **Erstattung von Taxi- oder Hotelkosten**

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

Für die frei fahrende BegleiterIn einer behinderten KundIn gelten die vorgenannten Regelungen entsprechend.

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

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

9. Anhang

Anhang A: Beförderungsbedingungen für besondere Personengruppen

Beförderungsbedingungen für besondere Personengruppen

1. Anwendungsbereich

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

2. Personen mit Behinderungen (schwerbehinderte und schwerkriegsbeschädigte Menschen)

2.1 Schwerbehinderte Menschen

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

2.2 Zugangsregeln nach TSI PRM

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

2.2.2 Schwerbehinderte Menschen mit dem Merkzeichen „G“ oder „aG“ im Schwerbehindertenausweis können ein nachfolgend aufgeführtes Hilfsmittel (i) Dreirad, (ii) Liegedreirad, (iii) langes Laufrad (> 1200 mm) oder (iv) nicht trennbarer Fahrradrollstuhl (Hand-Bike) abweichend von Nr. 8 BB Personenverkehr in den Zügen gegen Vorlage des Schwerbehindertenausweises unentgeltlich mitführen, sofern in den Zügen ausreichend Platz vorhanden ist. Die Bestimmungen nach Nr. 8.4.2 BB Personenverkehr bleiben davon unberührt.

2.3 Hilfeleistung

2.3.1 Zur Gewährleistung von Hilfeleistungen vor/während der Beförderung, z. B. Ein-/Um-/Ausstiegshilfe, kann die Anmeldung für Hilfeleistungen an ausgewiesenen Bahnhöfen für Reisen innerhalb Deutschlands am Tag vor Reiseantritt (täglich von 6.00 Uhr bis 22.00 Uhr) bei der Mobilitätsservice-Zentrale erfolgen.

In besonderen Fällen, z. B. Hilfeleistungen durch Dritte können abweichende Anmeldefristen gelten. Alle Informationen über Hilfeleistungen und die Barrierefreiheit der Bahnhöfe können über www.bahnhof.de, www.bahn.de/barrierefrei oder über die Mobilitätsservice-Zentrale eingeholt werden.

2.3.2 Beim Erwerb von zuggebundenen Fahrkarten bzw. bei Fahrplanauskünften über die Mobilitätsservice-Zentrale der DB AG werden die für die jeweiligen Bahnhöfe festgelegten verlängerten Mindestumsteigezeiten für mobilitätseingeschränkte Reisende zugrunde gelegt. Besteht der mobilitätseingeschränkte Reisende jedoch trotz eines entsprechenden Hinweises ausdrücklich auf den Erwerb einer Fahrkarte für eine Verbindung mit Unterschreitung dieser Mindestumsteigezeiten und wird deshalb auf seinen Wunsch abweichend die Verbindung unter Anwendung kürzerer Umsteigezeit gebucht, ist die DB AG von der Haftung nach Nr. 9 BB Personenverkehr für ein Anschlussversäumnis und eine dadurch verursachte verspätete Ankunft am Zielbahnhof befreit, wenn sie nachweisen kann, dass die Ankunftsverspätung ausschließlich auf einer Buchung einer Verbindung mit einer verkürzten Umsteigezeit beruht.

2.4 Schwerkriegsbeschädigte

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

2.5 Fahrkartenverkauf im Zug

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

2.6 Sitzplatzreservierung/ICE Sprinter- Aufpreis

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

2.6.2 Schwerbehinderte Menschen, denen im Ausweis für schwerbehinderte Menschen die Berechtigung zur Mitnahme einer Begleitperson bescheinigt ist, erhalten den ICE Sprinter-Aufpreis für die Begleitperson bei Erwerb des ICE Sprinter-Aufpreises nach Nr. 3.8 BB Personenverkehr unentgeltlich gegen Vorlage des Schwerbehindertenausweises im personalbedienten Verkauf. Die Nummer des Schwerbehindertenausweises wird in der Fahrkarte eingetragen. Aus kassentechnischen Gründen verbleibt eine Kopie der Fahrkarte in der Verkaufsstelle.

Anhang B: Leitfaden für die Mitnahme von orthopädischen Hilfsmitteln

**Leitfaden für die
Mitnahme orthopädischer Hilfsmittel**

DB Vertrieb GmbH

Kontaktstelle für Behindertenan-
gelegenheiten

P.DVE (M)

Juli 2015

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis.....	13
1 Einleitung.....	14
2 Ausgangslage.....	15
2.1 Definition „Orthopädische Hilfsmittel“	15
2.2 Voraussetzungen seitens der Deutschen Bahn AG.....	15
2.2.1 Formale Rahmenbedingungen	15
2.2.2 Technische Voraussetzungen	16
3 Besonderheiten für die verschiedenen Hilfsmittel	19
3.1 Rollstühle und Elektro-Scooter	19
3.1.1 Darstellung der Hilfsmittel	19
3.1.2 Mitnahmebestimmungen im Fernverkehr	20
3.1.3 Mitnahmebestimmungen im Nahverkehr.....	20
3.2 Beidarmig bediente Gehhilfen	22
3.3 Einarmig bediente Gehhilfen	22
3.4 Sonstige Hilfsmittel für die Mobilität.....	23
3.4.1 Kinderwagen und Reha-Buggy	23
3.4.2 Kleine Dreiräder mit den Maßen weniger als 1200 mm in der Länge und 700 mm in der Breite	23
3.4.3 Dreiräder, Liegedreiräder, lange Laufräder, große Micro-Bikes und nicht trennbare Hand-Bikes	24
3.4.4 Fahrräder, Elektrofahrräder, Tandems und Roller	24
3.4.5 Ausgeschlossene Hilfsmittel	25
4 Exkurs: Beförderung orthopädischer Hilfsmittel mit dem DB Gepäckservice.....	26

1 Einleitung

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

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

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

2 Ausgangslage

2.1 Definition „Orthopädische Hilfsmittel“

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

In diesem Leitfaden werden die „Hilfsmittel für die persönliche Mobilität“ betrachtet. Dazu gehören:

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

2.2 Voraussetzungen seitens der Deutschen Bahn AG

2.2.1 Formale Rahmenbedingungen

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

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

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

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

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

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

2.2.2 Technische Voraussetzungen

2.2.2.1 Fahrzeugseitige Voraussetzungen

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

- Entscheidend für die Beförderung orthopädischer Hilfsmittel im Zug ist vor allem der internationale Standard ISO 7193. Er legt einheitliche Abmessungen für Rollstühle fest:
 - Länge: 1.200 mm + 50 mm für die Füße
 - Breite: 700 mm + min. 100 mm für die Hände am Rad
- Alle Züge der Deutschen Bahn AG, die seit Inkrafttreten der ISO 7193 (1984) eingeführt worden sind, entsprechen in den behindertengerecht ausgestatteten Bereichen dieser Norm.
- Weiterhin liegen die Abmessungen der behindertengerechten Bereiche im Zug zugrunde (Angaben folgen den Programmen der Deutschen Bahn AG zur Barrierefreiheit; s. a. www.bahn.de/programm-barrierefrei, die den sukzessiven Abbau von Barrieren entlang der Reisekette zum Ziel haben):
 - Tür/Gangbreite: ≥ 850 mm in rollstuhlgerechten Bereichen
 - Wendefläche im Zug/Behinderten-WC: 1.500 mm x 1.500 mm
 - Höhe der Tischunterkante am Rollstuhlstellplatz und der Waschtischunterkante im Sanitärbereich: ≥ 670 mm
- In den Fernverkehrszügen ist für die Mitnahme im Fahrradabteil, unabhängig von den Regelungen zur Fahrradkarte, eine Stellplatzreservierung erforderlich. Wenn alle Fahrradstellplätze ausgebucht sind, kann aus Sicherheitsgründen keine Mitnahme orthopädischer Hilfsmittel dieser Kategorie ermöglicht werden.

- Die Breite der orthopädischen Hilfsmittel darf bei Mitnahme in Fernverkehrszügen 700 mm nicht überschreiten.
- Das orthopädische Hilfsmittel muss in Fernverkehrszügen vom Kunden gegen Umfallen bzw. Wegrollen gesichert werden, wenn eine Aufhängung in vorhandene Fahrradhalterungen nicht möglich ist. Tür- und Gangbereiche sind dabei stets freizuhalten.
- Die maximale Traglast der fahrzeuggebundenen Einstiegshilfen im Nahverkehr beträgt 350 kg.
- Des Weiteren sind die Voraussetzungen am Bahnsteig zu beachten. Einige Züge im Nah- und bisher fast alle Züge im Fernverkehr (mit Ausnahme der Züge der Baureihe 407) verfügen noch nicht über fahrzeuggebundene Einstiegshilfen. Bis zur vollständigen Ausstattung der Fahrzeugflotte dienen mobile Einstiegshilfen am Bahnsteig als Interimslösung.

2.2.2.2 Bahnsteigseitige Voraussetzungen

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

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

An vielen Bahnhöfen, an denen eine Hilfeleistung angeboten wird (s. a. Anlage - Bahnhofsliste DB Station&Service AG zu den Zugangsregeln der DB Station&Service AG für mobilitätseingeschränkte Reisende unter www.bahn.de/fahrgastrechte), stehen Rollstuhlhubgeräte mit den folgenden Abmessungen und Traglasten zur Verfügung.

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

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

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

2.2.2.3 Besondere Bedingungen bei IC-Bussen

Für IC-Busse gelten die zuvor genannten Voraussetzungen nur, soweit sich aus den nachfolgenden Bestimmungen nichts anderes ergibt.

An den Bahnhöfen der IC-Busse stehen keine mobilen Hubgeräte für den Ein- und Ausstieg zur Verfügung. Die mobilitätseingeschränkten Reisenden erhalten Hilfestellungen beim Ein- und Ausstieg an den Bahnhöfen sowie im Rahmen der vorgesehenen Fahrpausen (u. a. zur Nutzung sanitärer Anlagen außerhalb des Busses). Um einen Ein- und Ausstieg im gesamten Reiseverlauf zu ermöglichen, ist daher im Folgenden auf die besonderen Anforderungen zur Mitnahme von orthopädischen Hilfsmitteln in IC-Bussen zu achten.

Die Beförderung in einstöckigen IC-Bussen erfolgt aus Sicherheitsgründen ausschließlich in buseigenen Sitzen. Ein Umsetzen des schwerbehinderten Reisenden muss daher ohne Unterstützung des Busfahrers möglich sein. Beim Einstieg sind bis zu drei Treppenstufen zu überwinden.

Die Beförderung in doppelstöckigen IC-Bussen erfolgt entweder in buseigenen Sitzen oder im fixierten Rollstuhl. Ein Umsetzen des schwerbehinderten Reisenden erfolgt mit Unterstützung des Busfahrers. Die doppelstöckigen IC-Busse haben eine Mindesttürbreite von 650 mm und eine Mindestgangbreite von 300 mm. Die exakten Fahrzeuginnenmaße können bei der Mobilitätsservice-Zentrale erfragt werden.

Alle orthopädischen Hilfsmittel mit Ausnahme einarmig bedienter Gehhilfen sind darüber hinaus durch das Buspersonal oder den Busfahrer im Gepäckbereich zu verstauen, da eine sichere Unterbringung im Fahrgastraum nicht möglich ist. Benötigte orthopädische Stützen am Sitz (z. B. Kindersitze) sind vom Reisenden mitzubringen. 2-Punkt-Gurte sind zur Befestigung an den Sitzen der IC-Busse vorhanden.

Die Mitnahme von Hilfsmitteln für mobilitätseingeschränkte Menschen ist in IC-Bussen von der Gepäckraumkapazität abhängig. Daher ist die Maximalgröße von

- Länge: 1.200 mm
- Breite: 350 mm
- Höhe: 1.090 mm

einzuhalten. Alle orthopädischen Hilfsmittel müssen in liegendem Zustand transportiert werden können. Das Gewicht darf 25 kg nicht überschreiten. Rollstühle oder andere sperrige Hilfsmittel müssen daher faltbar/klappbar sein, wenn sie nur dann die o. g. Maße einhalten. Die Mitnahme von einem Dreirad, Liegedreirad, langen Laufrad (> 1200 mm) oder nicht trennbaren Fahrradrollstuhl (Hand-Bike) ist in den IC-Bussen nicht möglich.

Bei Bedarf kann die Inanspruchnahme von Hilfeleistungen für mobilitätseingeschränkte Menschen bis zum Vorabend um 20 Uhr bei der Mobilitätsservice-Zentrale angemeldet werden.

3 Besonderheiten für die verschiedenen Hilfsmittel

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

3.1 Rollstühle und Elektro-Scooter

3.1.1 Darstellung der Hilfsmittel

3.1.1.1 Muskelkraftbetriebene Rollstühle



3.1.1.2 Handbetriebene Fahrradrollstühle



3.1.1.3 Motorbetriebene Rollstühle und Elektro-Scooter



3.1.2 Mitnahmebestimmungen im Fernverkehr

- Die Mitnahme auf einem Rollstuhlstellplatz erfolgt für schwerbehinderte Menschen mit Merkzeichen „B“ und „G/aG“ im Schwerbehindertenausweis unentgeltlich.
- Ist kein Merkzeichen „B“ im Schwerbehindertenausweis vorhanden, fällt ein Reservierungs-entgelt an.
- Die Beförderung erfolgt auf einem Rollstuhlstellplatz, wenn die maximalen Maße nach ISO 7193 in der Länge 1.200 mm und in der Breite 700 mm nicht überschritten werden.
- Bei einem Hand-Bike ist die Trennung des manuell betriebenen Rollstuhls vom Handantrieb mit Vorderrad erforderlich.
- Bei Verwendung einer entkuppelbaren Zugmaschine für einen manuellen Rollstuhl,
 - muss die/der Reisende sich auf einen Zugsitz umsetzen können
 - muss der Rollstuhl faltbar sein,
 - muss eine Begleitperson für den Transfer der Zugmaschine zwischen Einstiegsbereich und Rollstuhlstellplatz zur Verfügung stehen, die zudem für die Abstellung beider Hilfsmittel auf einem Rollstuhlstellplatz sorgt.
 - Ist der Zugang über eine Rampe direkt zum Rollstuhlstellplatz möglich (keine schmalen Gänge und Zwischentüren) und die/der Reisende kann selbstständig die notwendigen Rangiervorgänge vornehmen, kann ggf. auf die Hilfsperson verzichtet werden.
- Das Gesamtgewicht darf die Tragfähigkeit der Einstiegshilfe nicht überschreiten (250 kg bzw. 350 kg).
- Befindet sich der Rollstuhlstellplatz im Bereich der 1. Klasse, ist eine Fahrberechtigung für die 2. Klasse ausreichend.
- Es erfolgt keine Mitnahme im Fahrradabteil, da dieses nicht den Sicherheits- und Komfortansprüchen genügt (fehlende behindertengerechte Toilette bzw. Servicertaste).

3.1.3 Mitnahmebestimmungen im Nahverkehr

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

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

3.2 Beidarmig bediente Gehhilfen

Gehgestelle, Rollatoren, spezielle Roller mit Sitzfläche für kleinwüchsige Menschen, Micro-Bikes und Laufräder werden nicht mit einer Einstiegshilfe verladen, da sie nicht so groß und nicht so schwer wie Rollstühle sind. Benötigt wird jedoch eine ServicemitarbeiterIn, die beim Einsteigen hilft, sofern keine Begleitperson vorhanden ist.

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

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



3.3 Einarmig bediente Gehhilfen

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



3.4 Sonstige Hilfsmittel für die Mobilität

3.4.1 Kinderwagen und Reha-Buggy

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



3.4.2 Kleine Dreiräder mit den Maßen weniger als 1200 mm in der Länge und 700 mm in der Breite



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

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



Dreiräder, Liegedreiräder, große Micro-Bikes oder lange Laufräder (>1200 mm) sowie nicht trennbare Fahrradrollstühle (Hand-Bikes), die speziell für behinderte Menschen angeboten werden und nicht zusammenklappbar sind, dienen ihren NutzerInnen zwar als orthopädisches Hilfsmittel, können jedoch nicht auf Rollstuhlstellplätzen befördert werden, da diese nicht über eine ausreichende Länge/Breite verfügen bzw. der Zugang (Tür-/Gangbreiten) hierauf nicht ausgelegt ist.

Mitnahmebedingungen:

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

3.4.4 Fahrräder, Elektrofahrräder, Tandems und Roller

Diese Hilfsmittel sind keine orthopädischen Hilfsmittel im Sinne des Sozialgesetzbuches und keine Hilfsmittel zur Mobilität. Sie dienen Ihrem Nutzer als Sportgerät und unterliegen den Beförderungsbedingungen für Fahrräder.

3.4.5 Ausgeschlossene Hilfsmittel

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



4 Exkurs: Beförderung orthopädischer Hilfsmittel mit dem DB Gepäckservice

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

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

- Maximalmaße: Länge x Breite x Höhe: 1250x 1100x 1600mm
- Maximalgewicht: 100 kg (ab einem Gewicht von 31,5 kg ist ein besonderes Anmeldeformular auszufüllen, da die Beförderung in einem Sonderprozess organisiert werden muss)
- Dreirädrige Krankenfahrstühle, Krankenfahrräder, Hand-Bikes sowie Elektrofahrzeuge sind von der Beförderung mit dem DB Gepäckservice ausgeschlossen.

Anhang C:

Zugangsregelungen Autozug Terminals

Frage \ Terminal	Hamburg	Berlin Wannsee	München Ost	Lörrach	Düsseldorf
Ist ein Service-Point im Bahnhof vorhanden	ja	nein	Ja - Tel.Nr.: 089/1308-3523	nein	ja
Stehen Rolltreppen zur Verfügung?	nein (Fahrstuhl)	Nein.Aufzüge nach Gleis 1 und 2	Ja - Bahnhofsgebäude Ostbf. München > Rolltreppen und Aufzüge/ sämtliche Bahnsteige sowie Terminalgebäude Mü-Ost >Aufzüge	nein	Rolltreppe vorhanden, aber nur eingeschränkt nutzbar
Welches Hilfsmittel wird als Zugang zum Reisezugwagen benutzt?	Hublift & Rollstuhl	Hublift & Rollstuhl	Rollstuhlhubgerät	Rollstuhlhubgerät	Hublift und Rollstuhl
Sind die Warteräume, WC und weitere Terminaleinrichtungen barrierefrei erreichbar?	Warteraum => nein WC => minus Eins Ebene über Fahrstuhl	Warteraum => Terminal ja (über Rampe) Behindertengerechtes WC => nein	Warteraum Rampe 2 (ohne WC) > nicht erreichbar (3 Stufen) Warteraum Rampe 1 (WC nicht rollstuhl- oder behindertengerecht) > bedingt erreichbar (direkt durch 1 Stufe oder via Durchgang über Burgerking-Restaurant ohne Stufe barrierefreies WC im Bahnhofsgebä	nein (1 Stufe)	nein, bzw. eingeschränkt mit 2 Stufen
Welche Unterstellmöglichkeiten sind barrierefrei zu erreichen?	Bahnsteigüberdachung	Unterstände auf Bahnsteig	Vordach Terminalgebäude, Motorradunterstände, Warteräume, sämtl. Bahnsteige	Motorradunterstand, Vordach Güterabfertigung	keine
Welche Hindernisse (z. B. Treppen, Rampen/Schrägen) müssen überwunden werden?	keine	Rampe zum Warteraum	Zugang zu den Fahrzeugen	Zugang zu den Fahrzeugtransportwagen über Rampen und Treppen	Ladeeinrichtung Rampe nicht geeignet, zum Bahnsteig müssen zwei Treppen und Personentunnel überwunden werden, Rollstühle werden vom Bahnhofspersonal über eine Zufahrt zum Ausgang "Berta von Suttner Platz" geschoben, vom Personentunnel des Bahnhofs ist Bah
Welche Distanzen sind zurückzulegen - zwischen Terminal und Reisezugwagen?	keine	zwischen 100 und 1000m	zwischen 100 und 300m	60m	80 - 200m, zwei Treppen und Personentunnel, je nach Position des Reisezugwagens
Ist für Rollstuhlfahrer eine Begleitperson erforderlich?	Ja, ca. für 150 Meter	ja	ja	ja	ja
Wie viel Zeitaufwand ist erforderlich um einen mobilitätseingeschränkten Reisenden vom Autozug Terminal zum Bahnsteig bzw. umgekehrt zu begleiten?	15 Minuten	ca. 45 Minuten	ca. 10 Minuten	ca. 5 Minuten	ca. 5 Minuten
Welche Hilfsmittel können seitens des Terminals zur Verfügung gestellt werden?	Eisenbahngerechter Rollstuhl	Eisenbahngerechter Rollstuhl	Rollstuhlhubgerät, Treppenraupe mit Traglast bis 150 kg, Rollstuhl	Rollstuhlhubgerät, Rollstuhl	keine

**Zugangsregelungen
für Personen mit Behinderungen und
Personen mit eingeschränkter Mobilität
gemäß der EU-Passagierrechtsverordnung
(EG) 1371/2007
bei der DB RegioNetz Infrastruktur GmbH**

Inhaltsverzeichnis

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

1 Bedeutung der Zielgruppe

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

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

Vielmehr bekennt sich die DB RegioNetz Infrastruktur GmbH zu seiner gesellschaftlichen Verantwortung gegenüber den mehr als 8 Mio. Menschen mit Behinderungen. Die Umsetzung der EU-Passagierrechtsverordnung wird durch die Stärkung der Rechte von Personen mit Behinderung sowie von mobilitätseingeschränkten Menschen hierzu einen weiteren Beitrag leisten.

2 Zugangsregelungen zur Reiseplanung

Reiseplanung und –anmeldung per Telefon

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

Kontaktdaten MSZ:

Telefon: 0180 6 51 25 12 (20 ct/Min. aus dem Festnetz, Tarif bei Mobilfunk max. 60 ct/Min.)

Fax: 0180 5 15 93 57 (20 ct/Min. aus dem Festnetz, Tarif bei Mobilfunk max. 60 ct/Min.)

Email: msz@deutschebahn.com

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

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

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

Die Mobilitätsservice-Zentrale ist täglich von 6:00 bis 22:00 Uhr erreichbar.

Reiseplanung und –Anmeldung per Internet

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

Reiseplanung und –Anmeldung per E-Mail

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

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

Persönliche Daten:

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

Besitzen Sie einen Schwerbehindertenausweis? (Merkzeichen B G aG H BI GI 1. KI)

Welche Mobilitätseinschränkung haben Sie?

Reisen Sie in Begleitung?

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

Art des Hilfsmittels: Länge, Breite sowie Gewicht

Wird ein Hublift benötigt?

Reisedaten:

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

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

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

3 Zugangsregelungen zu Hilfeleistungen an Bahnhöfen

Standorte mit Hilfeleistungen

Die DB RegioNetz Infrastruktur GmbH bietet regional an einigen ausgesuchten Stationen einen kostenlosen Ein-, Um- und Aussteigeservice für Personen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität an. Diese Stationen sind mit mobilen Hubgeräten, Rampen oder Elektromobilen ausgerüstet.

Nicht an allen Bahnhöfen sind rund um die Uhr Servicemitarbeiter im Einsatz. An einigen Stationen ist die Besetzung mit Servicemitarbeitern zeitlich eingeschränkt, bei anderen Standorten wiederum wird je nach Bedarf ein Mitarbeiter zur Hilfeleistung entsandt. Für diese Standorte ist daher eine vorherige Anmeldung mindestens 24 Stunden vor Antritt der Reise (bei Auslandsreisen 48 Stunden) über die Mobilitätsservice-Zentrale zwingend notwendig.

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

In Anlage 1 wird daher dargestellt:

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

Die DB RegioNetz Infrastruktur GmbH weist darauf hin, dass:

- an den in Anlage 1 benannten Bahnhöfen auf Grund der Kapazität des Servicepersonals nicht immer alle gewünschten Hilfeleistungen durchgeführt werden können.
- wenn bei mehreren Anmeldungen von zeitgleichen Hilfeleistungen wegen der Kapazität des Servicepersonals nicht alle gewünschten Hilfeleistungen erbracht werden können, nach dem Erstanmeldungsprinzip vorgegangen wird und demjenigen Hilfe geleistet wird, der diese zuerst angemeldet hat.
- eine Priorisierung auf Grund der verschiedenen Mobilitätseinschränkungen durch die DB RegioNetz Infrastruktur GmbH nicht erfolgt.

- die Hilfeleistung durch die DB RegioNetz Infrastruktur GmbH nur erbracht wird, wenn sich der Reisende mindestens 20 Minuten vor Beginn der Fahrt an dem festgelegten Treffpunkt befindet.
- an den Bahnhöfen, die nicht in der Anlage 1 genannt sind, keine Hilfe durch die DB RegioNetz Infrastruktur GmbH für Personen mit Behinderungen und für mobilitätseingeschränkte Personen möglich ist.

Die DB RegioNetz Infrastruktur GmbH übernimmt keine Gewähr, dass eine spontane Hilfeleistung in jedem Fall nach den Wünschen des Reisenden punktgenau durchgeführt werden kann.

Orthopädische Hilfsmittel

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

4 Anlagen

Anlage 1: Bahnhofsliste mit Besetzungszeiten

Anlage 2: Leitfaden zur Mitnahme von orthopädischen Hilfsmitteln

**Zugangsregeln
der DB Station&Service AG**

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

I.SHO

Mai 2015

Inhaltsverzeichnis

1	Bedeutung der Zielgruppe	3
2	Reiseplanung	3
3	Hilfeleistungen an Bahnhöfen	5
4	Anhang	6

1 Bedeutung der Zielgruppe

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

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

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

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

2 Reiseplanung

Reiseplanung und -Anmeldung per Telefon

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

Kontaktdaten MSZ:

Telefon: 0180 6 51 25 12 (14 ct/Min. aus dem Festnetz, Tarif bei Mobilfunk max. 42 ct/Min.)

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

Email: msz@deutschebahn.com

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

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

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

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

Reiseplanung und –Anmeldung im Internet

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

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

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

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

Reiseplanung und –Anmeldung per E-Mail

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

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

Persönliche Daten:

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

Besitzen Sie einen Schwerbehindertenausweis? (Merkzeichen B G aG H BI GI 1. KI)

Welche Mobilitätseinschränkung haben Sie?

Reisen Sie in Begleitung?

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

Art des Hilfsmittels: Länge, Breite sowie Gewicht

Wird ein Hublift benötigt?

Reisedaten:

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

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

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

3 Hilfeleistungen an Bahnhöfen

Bahnhöfe mit Hilfeleistungen

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

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

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

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

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

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

Übersicht über Bahnhöfe mit Hilfeleistungen in der Anlage 1

In Anlage 1 wird in einer Übersicht dargestellt: an welchen Bahnhöfen und zu welchen Zeiten vorangemeldete Hilfeleistungen möglich sind (Spalte 1 und 2)

- an welchen Bahnhöfen und zu welchen Zeiten auch eine Spontanhilfe ohne vorherige Anmeldung möglich ist (Spalte 1 und 3).

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

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

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

Orthopädische Hilfsmittel

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

4 Anlagen

Anlage 1: Übersicht über die Bahnhöfe mit der Möglichkeit zu vorangemeldeten und spontanen Hilfeleistungen

Anlage 2: Leitfaden zur Mitnahme von orthopädischen Hilfsmitteln

Anlage 1 - Bahnstoffsliste und Leistungszeiten

Bahnhof	Bundesland	Uhrzeit	Spontanhilfen möglich
Aachen Hbf	Nordrhein-Westfalen	06:00 - 22:30	06:00 - 22:30
Aalen	Baden Württemberg	06:00 - 22:00	nein
Ahlen	Nordrhein Westfalen	06:00 - 22:30	nein
Altenbeken	Nordrhein-Westfalen	05:30 - 23:00	05:30 - 23:00
Altenburg Hbf*	Thüringen	06:00 - 22:00	nein
Amberg	Bayern	08:00 - 20:00	nein
Andernach	Rheinland Pfalz	06:00 - 22:00	nein
Angermünde	Brandenburg	06:00 - 22:00	nein
Anklam**	Mecklenburg Vorpommern	06:00 - 22:00	nein
Ansbach		Mo-Sa: 06:50 - 18:50	Mo-Sa: 06:50 - 18:50
	Bayern	So: 08:55 - 20:55	So: 08:55 - 20:55
Aschaffenburg	Bayern	05:45 - 22:15	05:45 - 22:15
Aschau (Chiemgau)*	Bayern	06:00 - 22:00	nein
Aschersleben*	Sachsen Anhalt	07:00 - 21:00	nein
Augsburg	Bayern	06:00 - 23:00	06:00 - 23:00
Aulendorf*	Baden-Württemberg	07:00 - 22:00	nein
Bad Homburg	Hessen	06:30 - 22:00	nein
Bad Kleinen	Mecklenburg Vorpommern	06:00 - 22:00	nein
Bad Kreuznach	Rheinland Pfalz	08:00 - 20:00	nein
Bad Malente Grehmsmühlen*	Schleswig Holstein	06:00 - 22:00	nein
Bad Neustadt	Bayern	08:00 - 20:00	nein
Bad Oeynhausen	Nordrhein-Westfalen	06:30 - 20:30	nein
Bad Oldesloe	Schleswig Holstein	06:00 - 22:00	08:00 - 20:00
Bad Reichenhall**	Bayern	06:00 - 22:00	nein
Baden-Baden	Baden Württemberg	08:00 - 20:00	08:00 - 20:00
Bamberg	Bayern	Mo - Sa: 05:00-22:30 So: 06:00-22:30	Mo - Sa: 05:00-22:30 So: 06:00-22:30
Basel Bad Bf	Baden Württemberg	00:00-24:00	00:00-24:00
Bayreuth	Bayern	07:00-19:00	07:00-19:00
Bergen auf Rügen	Mecklenburg Vorpommern	06:00 - 22:00	09:00 - 17:00
Berlin Alexanderplatz	Berlin	06:00 - 22:30	06:00 - 22:30
Berlin Friedrichstraße	Berlin	06:00 - 22:30	nein
Berlin Gesundbrunnen	Berlin	06:00 - 22:30	06:00 - 22:30
Berlin Hbf	Berlin	00:00 - 24:00	00:00 - 24:00
Berlin Lichtenberg	Berlin	06:00 - 22:30	nein
Berlin Ostbahnhof	Berlin	00:00 - 24:00	00:00 - 24:00
Berlin Potsdamer Platz	Berlin	06:00 - 22:30	06:00 - 22:30
Berlin Schönefeld Flughafen	Brandenburg	06:00 - 22:30	06:00 - 22:30
Berlin Spandau	Berlin	06:00 - 22:30	06:00 - 22:30
Berlin Südkreuz	Berlin	06:00 - 22:30	06:00 - 22:30
Berlin Wannsee	Berlin	06:00 - 22:30	06:00 - 22:30
Berlin Zool. Garten	Berlin	06:00 - 22:30	06:00 - 22:30
Bernau b. Berlin	Brandenburg	06:00 - 22:00	nein
Bf Siegburg/ Bonn	Nordrhein-Westfalen	08:00 - 20:00	08:00 - 20:00
Bielefeld Hbf	Nordrhein Westfalen	06:00 - 22:30	06:00 - 22:30
Bietigheim-Bissingen		Mo-Fr: 06:15 - 20:00 Sa: 08:00 - 18:00 So: 09:00 - 19:00	nein
	Baden Württemberg		
Bingen (Rh) Hbf**	Rheinland Pfalz	06:50 - 21:00	nein
Bitterfeld	Sachsen-Anhalt	08:00 - 18:00	nein
Bochum Hbf	Nordrhein-Westfalen	06:00 - 22:30	06:00 - 22:30
Bonn Hbf	Nordrhein-Westfalen	06:00 - 22:30	06:00 - 22:30
Braunschweig Hbf	Niedersachsen	06:00 - 22:30	06:00 - 22:30
Bremen	Bremen	06:00 - 24:00	06:00 - 24:00
Bremerhaven Hbf	Bremen	06:00 - 22:00	nein
Bruchsal	Baden-Württemberg	08:00 - 20:00	08:00 - 20:00
Buchloe	Bayern	06:00 - 22:00	nein
Büchen**	Schleswig Holstein	06:00 - 22:00	nein
Bützow*	Mecklenburg Vorpommern	07:00 - 21:00	nein
Celle	Niedersachsen	07.00 - 21.00	nein
Cham (Oberpf.) ***	Bayern	06:00-21:00	nein
Chemnitz Hbf	Sachsen	06:00 - 22:00	06:00 - 20:00
Coburg	Bayern	06:00 - 21:00	nein
Coburg Nord	Bayern	06:00 - 21:00	nein
Cottbus Hbf	Brandenburg	05:55 - 22:30	05:55 - 22:30
Crailsheim	Baden Württemberg	08:00 - 20:00	08:00 - 20:00
Darmstadt		Mo-Fr: 6:00 - 20:00 Sa 9:00 - 19:00 So 9:00 - 20:00	Mo-Fr: 6:00 - 20:00 Sa 9:00 - 19:00 So 9:00 - 20:00
	Hessen		
Delmenhorst	Niedersachsen	06:00 - 22:00	nein
Dessau	Sachsen-Anhalt	08:00 - 18:00	08:00 - 18:00
Dillingen (Donau)	Bayern	06:00 - 22:00	nein
Doberlug- Kirchhain*	Brandenburg	08:00 - 20:00	nein
Donauwörth	Bayern	06:00 - 19:00	nein
Dortmund Hbf	Nordrhein Westfalen	00:00 - 24:00	00:00 - 24:00
Dresden Hbf	Sachsen	06:00 - 24:00	06:00 - 22:30
Dresden- Neustadt	Sachsen	06:00 - 22:30	06:00 - 22:30
Düsseldorf Flughafen	Nordrhein-Westfalen	06:45 - 13:30, 14:30 - 21:30	06:45 - 13:30, 14:30 - 21:30
Düsseldorf Hbf	Nordrhein-Westfalen	00:00 - 24:00	00:00 - 24:00
Duisburg Hbf	Nordrhein-Westfalen	06:00 - 22:30	06:00 - 22:30
Eberswalde	Brandenburg	06:00 - 22:00	nein
Eckernförde	Schleswig-Holstein	Mo, Fr 09:30 - 13:30 Di 09:30 - 17:30 Mi, Do 09:30 - 15:30	nein
Eisenach	Thüringen	06:00 - 22:30	06:00 - 22:30

Anlage 1 - Bahnhofliste und Leistungszeiten

Bahnhof	Bundesland	Uhrzeit	Spontanhilfen möglich
Elmshorn	Schleswig-Holstein	Mo - Fr 08:30 - 16:30	nein
Elsterwerda * und **	Brandenburg	08:00 - 18:00	nein
Emden Hbf	Niedersachsen	08:00 - 18:30	08:00 - 18:30
Erfurt Hbf	Thüringen	06:00 - 22:30	06:00 - 22:30
Erlangen	Bayern	Mo - So: 07:00 - 19:00	Mo - So: 07:00 - 19:00
Essen Hbf	Nordrhein-Westfalen	00:00 - 24:00	00:00 - 24:00
Finsterwalde *	Brandenburg	06:00 - 22:00	nein
Fischen ***	Bayern	06:00 - 22:30	nein
Flensburg	Schleswig-Holstein	08:00 - 20:00	08:00 - 20:00
Flughafen Leipzig/Halle	Sachsen	08:00 - 20:00	nein
Frankfurt (M) Niederrad	Hessen	06:30 - 22:00	nein
Frankfurt (M) Stadion	Hessen	06:30 - 22:00	nein
Frankfurt (Oder)	Brandenburg	06:00 - 22:30	06:00 - 22:30
Frankfurt a. Main	Hessen	00:00 - 24:00	00:00 - 24:00
Frankfurt a.M. Fernbf	Hessen	00:00 - 24:00	06:00 - 22:30
Frankfurt a.M. Regionalbf	Hessen	06:15 - 22:00	06:15 - 22:00
Frankfurt a.M. Süd	Hessen	06:15 - 22:00	06:15 - 22:00
Freiburg	Baden-Württemberg	06:00 - 24:00	06:00 - 24:00
Freilassing	Bayern	06:00 - 22:00	Mo-Sa:06:00 - 18:00 So 08:00 - 20:00
Friedrichshafen	Baden-Württemberg	Mo-Fr: 06:00 - 22:00 Sa und So: 06:15-22:00	nein
Fürth	Bayern	Mo - Fr: 07:00 - 19:00Sa - So: 07:00 - 19:00	Mo - Fr: 07:00 - 19:00Sa - So: 07:00 - 19:00
Fulda	Hessen	06:10 - 22:20	06:10 - 22:20
Garmisch-Partenkirchen	Bayern	Mo-Sa: 06:00 - 22:00So: 07:00 - 22:00	Mo-Sa: 06:00 - 22:00So: 07:00 - 22:00
Gelsenkirchen Hbf	Nordrhein-Westfalen	06:00 - 22:30	06:00 - 22:30
Gemünden	Bayern	10:00 - 18:00	nein
Gera Hbf	Thüringen	06:00 - 22:00	08:00 - 20:00
Gießen	Hessen	06:00 - 22:30	06:00 - 22:30
Görlitz	Sachsen	08:00 - 18:00	08:00 - 18:00
Gotha	Thüringen	06:00 - 22:00	nein
Göttingen	Niedersachsen	06:00 - 22:30	06:00 - 22:30
Greifswald**	Mecklenburg Vorpommern	06:00 - 22:00	nein
Grevesmühlen*	Mecklenburg Vorpommern	07:05 - 20:05	nein
Güstrow	Mecklenburg Vorpommern	5:45 - 22:00	nein
Gütersloh	Nordrhein-Westfalen	06:20 - 21:00	nein
Hagen	Nordrhein Westfalen	06:00 - 22:30	06:00 - 22:30
Halberstadt	Sachsen Anhalt	06:00 - 22:00	nein
Halle (Saale)Hbf	Sachsen-Anhalt	06:00 - 22:30	06:00 - 22:30
Hamburg- Altona	Hamburg	06:00 - 22:30	06:00 - 22:30
Hamburg- Dammtor	Hamburg	06:00 - 22:30	06:00 - 22:30
Hamburg- Harburg	Hamburg	06:00 - 22:30	06:00 - 22:30
Hamburg Hbf	Hamburg	00:00 - 24:00	00:00 - 24:00
Hamburg-Bergedorf	Hamburg	06:00 - 22:00	nein
Hamel	Niedersachsen	07:00 - 21:00	nein
Hamm Hbf	Nordrhein Westfalen	06:10 - 22:30	06:10 - 22:30
Han. Messe/Laatzten**	Niedersachsen	06:00 - 22:00	nein
Hanau	Hessen	06:15 - 22:00	06:15 - 22:00
Hannover Hbf	Niedersachsen	00:00 - 24:00	00:00 - 24:00
Heide (Holst)	Schleswig-Holstein	08:00 - 20:00	08:00 - 20:00
Heidelberg Hbf	Baden-Württemberg	06:00 - 23:00	06:00 - 23:00
Heilbronn	Baden Württemberg	06:00 - 22:00	nein
Herford	Nordrhein-Westfalen	Mo - Fr: 07:15 - 17:15 Sa: 07:15-13.00 So: 09:15 - 17:15	Mo - Fr: 07:15 - 17:15 Sa: 07:15-13.00 So: 09:15 - 17:15
Hildesheim Hbf	Niedersachsen	06:00 - 22:30	06:00 - 22:30
Hof	Bayern	07:00-19:00	07:00-19:00
Homburg (Saar) Hbf	Saarland	8:00 - 20:00	8:00 - 20:00
Husum	Schleswig-Holstein	08:00 - 20:00	08:00 - 20:00
Immenstadt ***	Bayern	06:00 - 22:30	nein
Ingolstadt***	Bayern	06:00 - 22:30	06:00 - 22:30
Jena Paradies	Thüringen	08:00 - 20:00	08:00 - 20:00
Jena West	Thüringen	08:00 - 20:00	10:00 - 18:00
Kaiserslautern Hbf	Rheinland-Pfalz	08:00 - 20:00	08:00 - 20:00
Kamen	Nordrhein Westfalen	06:00 - 22:00	nein
Karlsruhe	Baden-Württemberg	06:00 - 22:00	06:00 - 22:00
Kassel- Wilhelmshöhe	Hessen	06:10 - 22:20	06:10 - 22:20
Kaufbeuren*	Bayern	06:00 - 22:00	nein
Kempten	Bayern	06:00 - 22:00	nein
Kiel Hbf	Schleswig-Holstein	06:00 - 22:30	06:00 - 22:30
Koblenz	Rheinland Pfalz	06:00 - 22:00	06:00 - 22:00
Köln Hbf	Nordrhein-Westfalen	00:00 - 24:00	00:00 - 24:00
Köln Messe/ Deutz	Nordrhein-Westfalen	06:00 - 22:00	06:00 - 22:00
Köln-Bonn Flughafen*	Nordrhein Westfalen	nein	nein
Konstanz	Baden-Württemberg	Mo-Fr: 09:00 - 20:00 Sa: 09:00-19:20	nein
Landshut	Bayern	08:00 - 20:00	08:00 - 20:00
Langenhagen Mitte	Niedersachsen	07:00 - 21:00	nein
Leer (Ostfriesl)	Niedersachsen	Mo-Fr 06:10 - 21:00 Sa u. So 08:00 - 19:30	Mo-Fr 06:10 - 21:00 Sa u. So 08:00 - 19:30
Leipzig Hbf	Sachsen	06:00 - 24:00	06:00 - 24:00
Lichtenfels	Bayern	07:00-19:00	07:00-19:00
Limburg (Lahn)	Hessen	06:30 - 21:15	nein
Limburg (Süd)**	Hessen	00:00 - 24:00	nein
Lindau	Bayern	06:00 - 22:00	06:00 - 22:00
Lippstadt*	Nordrhein Westfalen	06:00 - 22:00	nein

Anlage 1 - Bahnhoftsliste und Leistungszeiten

Bahnhof	Bundesland	Uhrzeit	Spontanhilfen möglich
Ludwigshafen/Rh. Hbf	Rheinland-Pfalz	08:00 - 20:00	08:00 - 20:00
Lübeck	Schleswig Holstein	06:00 - 22:00	06:30 - 22:00
Lüneburg	Niedersachsen	06:00 - 22:30	06:00 - 22:30
Lünen	Nordrhein Westfalen	06:00 - 22:00	nein
Lutherstadt Wittenberg	Sachsen Anhalt	06:00 - 22:00	nein
Magdeburg Hbf	Sachsen Anhalt	06:00 - 22:30	06:00 - 22:30
Mainz Hbf	Rheinland-Pfalz	06:00 - 22:30	06:00 - 22:30
Malchin*	Mecklenburg Vorpommern	07:00 - 21:00	nein
Mannheim Hbf	Baden-Württemberg	06:00 - 24:00	06:00 - 24:00
Marburg (Lahn)	Hessen	Mo-Fr: 6:15 - 20:30 Sa 7:30 - 16:30 So 12:30 - 20:15	Mo-Fr: 6:15 - 20:30 Sa 7:30 - 16:30 So 12:30 - 20:15
Marktredwitz	Bayern	Mo - Sa 07:00 - 19:00 So 08:00 - 20:00	Mo - Sa 07:00 - 19:00 So 08:00 - 20:00
Memmingen	Bayern	06:00 - 22:00	nein
Minden	Nordrhein-Westfalen	Mo - Sa: 07:30 - 17:30 So: 9:30 - 19:30	Mo - Sa: 07:30 - 17:30 So: 9:30 - 19:30
Mönchengladbach Hbf	Nordrhein-Westfalen	Mo-Fr 06:00-22:30 Sa/So, feiertags 09:00 - 19:00	Mo-Fr 06:00-22:30 Sa/So, feiertags 09:00 - 19:00
Montabaur**	Rheinland Pfalz	06:20 - 21:30	nein
Mülheim (Ruhr) Hbf	Nordrhein-Westfalen	06:00 - 22:30	06:00 - 22:30
München Hbf	Bayern	00:00 - 24:00	00:00 - 24:00
München Ost	Bayern	06:00 - 24:00	06:00 - 24:00
München Pasing	Bayern	06:00 - 24:00	06:00 - 24:00
Münster Hbf	Nordrhein-Westfalen	06:00 - 24:00	06:00 - 22:30
Murnau**	Bayern	06:00 - 22:00	nein
Naumburg (Saale) Hbf	Sachsen-Anhalt	08:00 - 20:00	08:00 - 20:00
Neubrandenburg*	Mecklenburg-Vorpommern	05:10 - 22:40	05:10 - 22:40
Neumünster	Schleswig-Holstein	06:00 - 22:00	06:00 - 22:00
Neuss Hbf	Nordrhein-Westfalen	09:00-19:00	09:00-19:00
Neustadt (Holst.)*	Schleswig Holstein	06:00 - 22:00	nein
Neustadt/W. Hbf	Rheinland-Pfalz	08:00 - 20:00	08:00 - 20:00
Niebüll	Schleswig-Holstein	08:00 - 20:00	08:00 - 20:00
Nienburg (Weser)	Niedersachsen	07.00 - 21.00	nein
Norddeich Mole**	Niedersachsen	08:00 - 18:30	08:00 - 18:30
Nordhausen	Thüringen	06:00 - 22:00	nein
Northeim	Niedersachsen	08:00 - 20:00	08:00 - 20:00
Nürnberg	Bayern	06:00 - 24:00	06:00 - 24:00
Oberhausen Hbf	Nordrhein-Westfalen	06:00 - 22:30	06:00 - 22:30
Oberstdorf	Bayern	8:30 - 19:00	ja
Offenburg	Baden-Württemberg	06:00 - 23:30	06:00 - 23:30
Oldenburg (Holst.)**	Schleswig Holstein	06:00 - 22:00	nein
Oldenburg (Oldenb)	Niedersachsen	06:00 - 22:30	06:00 - 22:30
Oranienburg	Brandenburg		
Osnabrück Hbf	Niedersachsen	06:00 - 22:30	06:00 - 22:30
Ostseebad Binz	Mecklenburg Vorpommern	06:00 - 22:00	09:00 - 17:00
Paderborn	Nordrhein-Westfalen	10:00 - 19:00	10:00 - 19:00
Pasewalk * und **	Mecklenburg-Vorpommern	09:40-18:35	nein
Passau	Bayern	08:00 - 20:00	08:00 - 20:00
Pforzheim	Baden Württemberg	08:00 - 20:00	08:00 - 20:00
Plattling	Bayern	08:00 - 20:00	08:00 - 20:00
Plauen Vogtl. ob.Bf	Sachsen	06:00 - 22:00	nein
Plochingen	Baden Württemberg	06:15 - 20:00 Sa: 08:00 - 18:00 Uhr So 09:00 - 19:00 Uhr	nein
Potsdam Hbf	Brandenburg	06:00 - 22:15	06:00 - 22:15
Prenzlau	Brandenburg	06:00 - 22:00	nein
Prien**	Bayern	06:00 - 22:00	nein
Puttgarden**	Schleswig Holstein	06:00 - 22:00	nein
Quedlinburg**	Sachsen Anhalt	06:00 - 22:00	nein
Radolfzell*	Baden-Württemberg	Mo-Fr: 07:00 - 20:10 Sa: 07:55-18:40; So:07:55-20:10	nein
Regensburg Hbf	Bayern	06:00 - 22:30	06:00 - 22:30
Remagen	Rheinland Pfalz	06:00 - 22:00	nein
Rendsburg	Schleswig-Holstein	Mo - Fr 08:20 - 14:00	nein
Rheda Wiedenbrück	Nordrhein-Westfalen	Mo-Fr 06:00 - 18:30	Mo-Fr 06:00 - 18:30
Rheine	Nordrhein-Westfalen	Mo - Fr 08:00 - 20:00 Sa 08:00 - 18:45 So 09:15 - 20:00	Mo - Fr 08:00 - 20:00 Sa 08:00 - 18:45 So 09:15 - 20:00
Ribnitz- Damgarten West * und **	Mecklenburg Vorpommern	07:00-21:00	07:00-21:00
Rosenheim	Bayern	06:00 - 22:30	06:00 - 22:30
Rostock	Mecklenburg Vorpommern	06:00 - 22:10	06:00 - 22:10
Rotenburg/Wümme*	Niedersachsen	06:00 - 22:00	nein
Röthenbach (Allgäu) ***	Bayern	06:00 - 22:30	nein
Saalfeld	Thüringen	06:00 - 22:00	08:00 - 18:00
Saarbrücken Hbf	Saarland	06:00 - 22:30	06:00 - 22:30
Schleswig	Schleswig-Holstein	Mo - Do 09:30 - 15:00 Fr: 09:30 - 15:30	nein
Schwabmünchen	Bayern	06:00 - 22:00	nein
Schwandorf	Bayern	Mo-Sa 06:45 - 18:15 So 09:45 - 21:15	Mo-Sa 06:45 - 18:15 So 09:45 - 21:15
Schweinfurt	Bayern	08:00 - 20:00	08:00 - 20:00
Schwerin	Mecklenburg Vorpommern	06:00 - 22:00	06:00 - 22:00
Siegen	Nordrhein Westfalen	Mo-Fr 06:30 - 21:30 Sa/So 9:15 - 19:30	Mo-Fr 06:30 - 21:30 Sa/So 9:15 - 19:30
Siegen-Weidenau	Nordrhein Westfalen	Mo-Fr 07:30 - 20:30 Sa/So 10:15 - 18:30	nein

Anlage 1 - Bahnhoftsliste und Leistungszeiten

Bahnhof	Bundesland	Uhrzeit	Spontanhilfen möglich
Sierksdorf	Schleswig Holstein	06:00 - 22:00	nein
Singen	Baden-Württemberg	07:00 - 22:00	nein
Soest	Nordrhein Westfalen	06:00 - 22:00	nein
Solingen- Ohligs	Nordrhein-Westfalen	06:15-21:45	06:15-21:45
Sonthofen ***	Bayern	06:00 - 22:30	nein
Stendal	Sachsen Anhalt	06:00 - 22:00	nein
Stralsund	Mecklenburg Vorpommern	06:00 - 22:00	06:00 - 22:00
			Mo-Do: 07:00-13:00 Fr: 07:00-17:00 Sa: 06:30-17:00 So und Feiertage: 09:30-20:15
Straubing	Bayern	06:00 - 20:00	06:00-22:00
Stuttgart Hbf	Baden Württemberg	00:00 - 24:00	06:00-22:00
Stuttgart-Bad Cannstatt	Baden Württemberg	Reisendenwarner	nein
Teterow*	Mecklenburg Vorpommern	06:30 - 21:30	nein
Thale*	Sachsen Anhalt	06:00 - 22:00	nein
Timmendorferstrand * und **	Schleswig Holstein	06:00 - 22:00	nein
Traunstein	Bayern	06:00 - 22:00	nein
		Mo-Sa: 06:10 - 18:10	Mo-Sa: 06:10 - 18:10
Treuchtlingen	Bayern	So: 08:20 - 20:20	So: 08:20 - 20:20
Trier Hbf	Rheinland-Pfalz	Mo-Sa 06.30-22.30 an So/F 08.00 - 22.00	Mo-Sa 06.30-22.30 an So/F 08.00 - 22.00
		Mo-Fr: 06:00 - 22:00	
Tübingen	Baden Württemberg	Sa,So: 06:20-22:00	nein
Ueckermünde*		07:00 - 21:00	nein
Uelzen	Niedersachsen	06:00 - 22:00	06:00 - 22:00
Ulm Hbf	Baden Württemberg	06:00 - 22:00	06:00 - 22:00
Unna	Nordrhein Westfalen	06:00 - 22:00	nein
Velgast*	Mecklenburg Vorpommern	06:35 - 21:25	nein
Verden/Aller	Niedersachsen	06:00 - 22:00	nein
Wanne- Eickel Hbf	Nordrhein-Westfalen	07:00 - 21:30	nein
Warnemünde	Mecklenburg Vorpommern	07:00 - 21:00	08:00 - 16:00
Weiden	Bayern	06:00 - 22:00	nein
Weimar	Thüringen	06:00 - 22:30	06:00 - 22:30
Wernigerode*	Sachsen Anhalt	06:00 - 22:00	nein
Westerland (Sylt)	Schleswig-Holstein	08:00 - 20:00	08:00 - 20:00
		Mo-Fr: 06:00 - 20:00	Mo-Fr: 06:00 - 20:00
Wiesbaden	Hessen	Sa/So 09:00 - 19:00	Sa/So 09:00 - 19:00
Wittlich Hbf*	Rheinland Pfalz	06:50 - 21:00	nein
Wolfsburg	Niedersachsen	06:00 - 22:30	06:00 - 22:30
Worms	Rheinland Pfalz	08:00 - 20:00	nein
Würzburg	Bayern	06:00 - 22:30	06:00 - 22:30
Wuppertal Hbf	Nordrhein-Westfalen	06:15-21:45	06:15-21:45
Züssow**	Mecklenburg Vorpommern	06:00 - 22:00	nein
Zwickau (Sachs)	Sachsen	06:00 - 22:00	08:00 - 18:00

* An diesem Bahnhof erbringt die DB Station&Service AG aufgrund vertraglicher Vereinbarung mit **DB Regio AG** in deren Auftrag und auf deren **Kosten Hilfeleistungen gegenüber mobilitätseingeschränkten Kunden dieser Eisenbahnverkehrsunternehmen**. (Ausgenommen hiervon sind Zeiten in denen spontane Hilfeleistungen möglich sind)

** An diesem Bahnhof erbringt die DB Station&Service AG aufgrund vertraglicher Vereinbarung mit **DB Fernverkehr AG** in deren Auftrag und auf deren **Kosten Hilfeleistungen gegenüber mobilitätseingeschränkten Kunden dieser Eisenbahnverkehrsunternehmen**. (Ausgenommen hiervon sind Zeiten in denen spontane Hilfeleistungen möglich sind)

*** An diesem Bahnhof erbringt die DB Station&Service AG aufgrund vertraglicher Vereinbarung mit dem **Allgäu Express (alex)** in deren Auftrag und auf deren Kosten Hilfeleistungen gegenüber mobilitätseingeschränkten Kunden dieser Eisenbahnverkehrsunternehmen. (Ausgenommen hiervon sind Zeiten in denen spontane Hilfeleistungen möglich sind)

Leitfaden für die Mitnahme orthopädischer Hilfsmittel

P.DVE (M)

August 2013

Inhaltsverzeichnis:

1 Einleitung	3
2 Ausgangslage	4
2.1 Definition „Orthopädische Hilfsmittel“	4
2.2 Voraussetzungen seitens der Deutschen Bahn	5
2.2.1 Formale Rahmenbedingungen	5
2.2.2 Technische Voraussetzungen	5
2.2.2.1 Fahrzeugseitige Voraussetzungen	5
2.2.2.2 Bahnsteigseitige Voraussetzungen	6
2.2.2.3 Besondere Voraussetzungen bei IC Bussen	7
3 Analyse der verschiedenen Hilfsmittel	9
3.1 Rollstühle	9
3.1.1 Muskelkraftgetriebene Rollstühle	9
3.1.2 Motorbetriebene Rollstühle	9
3.1.3 Elektro-Scooter	9
3.2 Beidarmig bediente Gehhilfen	10
3.3 Einarmig bediente Gehhilfen	10
3.4 Sonstiges	10
3.5 Exkurs: Beförderung orthopädischer Hilfsmittel per Kuriergepäck	10
4 Merkblatt „Orthopädische Hilfsmittel“	11
4.1 Schwerbehinderte Menschen mit Hilfsmitteln für die persönliche Mobilität	11
4.2 Sonstige Personengruppe mit Hilfsmitteln für die persönliche Mobilität	13
4.3 Beförderung im Regelprozess ausgeschlossen	14

1 Einleitung

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

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

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

2 Ausgangslage

2.1 Definition „Orthopädische Hilfsmittel“

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

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

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

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

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

2.2 Voraussetzungen seitens der Deutschen Bahn

2.2.1 Formale Rahmenbedingungen

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

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

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

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

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

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

2.2.2 Technische Voraussetzungen

2.2.2.1 Fahrzeugseitige Voraussetzungen

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

- Entscheidend für die Beförderung orthopädischer Hilfsmittel im Zug ist vor allem der internationale Standard ISO 7193. Er legt einheitliche Abmessungen für Rollstühle fest:
 - Länge: 1.200 mm + 50 mm für die Füße
 - Breite: 700 mm + min. 100 mm für die Hände am Rad
- Alle Züge der Deutschen Bahn AG, die seit Inkrafttreten der ISO 7193 (1984) eingeführt worden sind, entsprechen in den behindertengerecht ausgestatteten Bereichen dieser Norm.
- Weiterhin liegen die Abmessungen der behindertengerechten Bereiche im Zug zugrunde (Angaben folgen dem Programm der DB AG, das den sukzessiven Abbau von Barrieren entlang der Reisekette zum Ziel hat):
- Tür/Gangbreite:
 - ≥ 800 mm in Gängen, die zum Schwerbehindertenabteil führen
 - ≥ 850 mm in rollstuhlgerechten Gängen
- Wendefläche im Zug/Behinderten-WC:
 - 1.500 mm x 1.500 mm
 - Höhe der Tischunterkante am Rollstuhlstellplatz und der Waschtischunterkante im Sanitärbereich: ≥ 670 mm
- Des Weiteren sind die Voraussetzungen am Bahnsteig zu beachten. Einige Züge im Nah- und bisher alle Züge im Fernverkehr verfügen noch nicht über fahrzeuggebundene Einstiegshilfen. Bis zur vollständigen Ausstattung der Fahrzeugflotte dienen mobile Einstiegshilfen am Bahnsteig als Interimslösung.

2.2.2.2 Bahnsteigseitige Voraussetzungen

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

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

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

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

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

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

2.2.2.3 Besondere Voraussetzungen bei IC Bussen

Für IC Busse gelten die zuvor genannten Voraussetzungen nur, soweit sich aus den nachfolgenden Bestimmungen nichts anderes ergibt.

An den Bahnhöfen der IC Busse stehen keine mobilen Hubgeräte zur Verfügung. Zudem erhalten mobilitätseingeschränkte Reisende Hilfeleistungen nicht nur beim Ein- und Ausstieg an den Bahnhöfen, sondern auch im Rahmen der vorgesehenen Fahrpausen (u. a. zur Nutzung sanitärer Anlagen außerhalb des Busses). Um einen Ein- und Ausstieg im gesamten Reiseverlauf zu ermöglichen, ist daher im Folgenden auf die besonderen Anforderungen zur Mitnahme von orthopädischen Hilfsmitteln in IC Bussen zu achten.

Es gilt zudem zu berücksichtigen, dass die Beförderung in IC Bussen aus Sicherheitsgründen ausschließlich in buseigenen Sitzen erfolgt. Ein Umsetzen des schwerbehinderten Reisenden mit Unterstützung des Busfahrers muss daher möglich sein, sofern keine Begleitperson mitreist.

Die IC Busse haben eine Mindesttürbreite von 620 mm und eine Mindestgangbreite von 365 mm. Die exakten Fahrzeuginnenmaße können bei der Mobilitätsservice-Zentrale erfragt werden.

Die Mitnahme von Hilfsmitteln für mobilitätseingeschränkte Menschen ist in IC Bussen von der Gepäckraumkapazität abhängig. Daher ist die Maximalgröße von

- Länge: 1.200 mm
- Breite: 350 mm
- Höhe: 1.090 mm

einzuhalten. Alle orthopädischen Hilfsmittel müssen im liegenden Zustand transportiert werden können. Das Gewicht darf 25 kg nicht überschreiten. Rollstühle oder andere sperrige Hilfsmittel müssen daher faltbar/klappbar sein, wenn sie die o. g. Maße nur dann einhalten. Die Mitnahme von einem Dreirad, Liegedreirad, langen Laufrad (> 120 cm) oder nicht trennbaren Fahrradrollstuhl (Hand-Bike) ist in den IC Bussen nicht möglich.

Leitfaden für die Mitnahme orthopädischer Hilfsmittel

Alle orthopädischen Hilfsmittel mit Ausnahme einarmig bedienter Gehilfen sind darüber hinaus durch das Buspersonal oder den Busfahrer im Gepäckbereich zu verstauen, da eine sichere Unterbringung im Fahrgastraum nicht möglich ist. Benötigte orthopädische Stützen am Sitz (z. B. Kindersitze) sind vom Reisenden mitzubringen. 2-Punkt-Gurte sind zur Befestigung an den Sitzen der IC Busse vorhanden.

Bei Bedarf kann die Inanspruchnahme von Hilfeleistungen für behinderte Menschen bis zum Vorabend um 20 Uhr bei der Mobilitätsservice-Zentrale angemeldet werden.

3 Analyse der verschiedenen Hilfsmittel

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

3.1 Rollstühle

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

3.1.1 Muskelkraftgetriebene Rollstühle

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

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

3.1.2. Motorbetriebene Rollstühle

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

3.1.3. Elektro-Scooter

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

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

3.2 Beidarmig bediente Gehhilfen

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

Dreiräder, Liegedreiräder, lange Laufräder, große Micro-Bikes und nicht trennbare Fahrradrollstühle (Hand-Bikes), die nicht der ISO-Norm entsprechen, können nur auf Fahrradstellplätzen befördert werden. Eine Fahrradkarte ist nicht erforderlich, wenn die Reisenden über einen Schwerbehindertenausweis verfügen, in dem ihre Gehbehinderung (Merkzeichen „G“) nachgewiesen ist.

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

3.3 Einarmig bediente Gehhilfen

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

3.4 Sonstiges

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

3.5 Exkurs: Beförderung orthopädischer Hilfsmittel per Kuriergepäck

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

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

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

4. Merkblatt „Orthopädische Hilfsmittel“

4.1 Schwerbehinderte Menschen mit Hilfsmitteln für die persönliche Mobilität

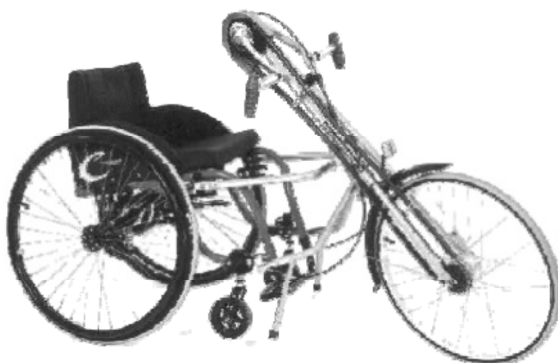
Folgende orthopädische Hilfsmittel werden für schwerbehinderte Menschen mit entsprechendem Ausweis (Vermerk „G“), vorbehaltlich der Platzverfügbarkeit, kostenlos befördert.

Auf Rollstuhlstellplätzen

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



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



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



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



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



In allen Fahrgastbereichen

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



Gehstöcke und Gehstützen, wenn sie durch die NutzerInnen, resp. mit Hilfe Dritter gefahrungslos verstaut werden können.



4.2 Sonstige Personengruppen mit Hilfsmitteln für die persönliche Mobilität

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

Liegeräder, Dreiräder und Tandems



Lange Laufräder

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



4.3 Von der Beförderung sind folgende Hilfsmittel ausgeschlossen:

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



- **Rollstühle**, deren Gesamtgewicht die Tragfähigkeit der Einstiegshilfe übersteigt und somit nicht verladen werden können.
- **Elektro-Scooter**, die der ISO-Norm für Rollstühle und den festgelegten Gewichtsgrenzen nicht entsprechen und nicht verladen werden können.



Leitfaden für die Mitnahme orthopädischer Hilfsmittel

DB Vertrieb GmbH

**Kontaktstelle für Behindertenange-
legenheiten**

Januar 2016

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis.....	2
1 Einleitung.....	3
2 Ausgangslage.....	4
2.1 Definition „Orthopädische Hilfsmittel“.....	4
2.2 Voraussetzungen seitens der Deutschen Bahn AG.....	4
2.2.1 Formale Rahmenbedingungen.....	4
2.2.2 Technische Voraussetzungen.....	5
3 Besonderheiten für die verschiedenen Hilfsmittel.....	8
3.1 Rollstühle und Elektro-Scooter.....	8
3.1.1 Darstellung der Hilfsmittel.....	8
3.1.2 Mitnahmebestimmungen im Fernverkehr.....	9
3.1.3 Mitnahmebestimmungen im Nahverkehr.....	9
3.2 Beidarmig bediente Gehhilfen.....	10
3.3 Einarmig bediente Gehhilfen.....	10
3.4 Sonstige Hilfsmittel für die Mobilität.....	10
3.4.1 Kinderwagen und Reha-Buggy.....	10
3.4.2 Kleine Dreiräder mit den Maßen weniger als 1200 mm in der Länge und 700 mm in der Breite.....	11
3.4.3 Dreiräder, Liegedreiräder, lange Laufräder, große Micro-Bikes und nicht trennbare Hand-Bikes.....	12
3.4.4 Fahrräder, Elektrofahrräder, Tandems und Roller.....	12
3.4.5 Ausgeschlossene Hilfsmittel.....	12
4 Exkurs: Beförderung orthopädischer Hilfsmittel mit dem DB Gepäckservice.....	13

1 Einleitung

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

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

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

2 Ausgangslage

2.1 Definition „Orthopädische Hilfsmittel“

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

In diesem Leitfaden werden die „Hilfsmittel für die persönliche Mobilität“ betrachtet. Dazu gehören:

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

2.2 Voraussetzungen seitens der Deutschen Bahn AG

2.2.1 Formale Rahmenbedingungen

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

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

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

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

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

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

2.2.2 Technische Voraussetzungen

2.2.2.1 Fahrzeugseitige Voraussetzungen

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

- Entscheidend für die Beförderung orthopädischer Hilfsmittel im Zug ist vor allem der internationale Standard ISO 7193. Er legt einheitliche Abmessungen für Rollstühle fest:
 - Länge: 1.200 mm + 50 mm für die Füße
 - Breite: 700 mm + min. 100 mm für die Hände am RadDiese Maße sind inzwischen in die europäische Verordnung TSI PRM Anlage M eingeflossen.
- Alle Züge der Deutschen Bahn AG, die seit Inkrafttreten der ISO 7193 (1984) eingeführt worden sind, entsprechen in den behindertengerecht ausgestatteten Bereichen dieser Norm.
- Weiterhin liegen die Abmessungen der behindertengerechten Bereiche im Zug zugrunde (Angaben folgen den Programmen der Deutschen Bahn AG zur Barrierefreiheit; s. a. www.bahn.de/programm-barrierefrei, die den sukzessiven Abbau von Barrieren entlang der Reisekette zum Ziel haben):
 - Tür/Gangbreite: ≥ 850 mm in rollstuhlgerechten Bereichen
 - Wendefläche im Zug/Behinderten-WC: 1.500 mm x 1.500 mm
 - Höhe der Tischunterkante am Rollstuhlstellplatz und der Waschtischunterkante im Sanitärbereich: ≥ 670 mm
- In den Fernverkehrszügen ist für die Mitnahme im Fahrradabteil, unabhängig von den Regelungen zur Fahrradkarte, eine Stellplatzreservierung erforderlich. Wenn alle Fahrradstellplätze ausgebucht sind, kann aus Sicherheitsgründen keine Mitnahme orthopädischer Hilfsmittel dieser Kategorie ermöglicht werden.
- Die Breite der orthopädischen Hilfsmittel darf bei Mitnahme in Fernverkehrszügen 700 mm nicht überschreiten.
- Das orthopädische Hilfsmittel muss in Fernverkehrszügen vom Kunden gegen Umfallen bzw. Wegrollen gesichert werden, wenn eine Aufhängung in vorhandene Fahrradhalterungen nicht möglich ist. Tür- und Gangbereiche sind dabei stets freizuhalten.
- Die maximale Traglast der fahrzeuggebundenen Einstiegshilfen im Nahverkehr beträgt 350 kg.
- Des Weiteren sind die Voraussetzungen am Bahnsteig zu beachten. Einige Züge im Nah- und bisher fast alle Züge im Fernverkehr (mit Ausnahme der Züge der Baureihe 407) verfügen noch nicht über fahrzeuggebundene Einstiegshilfen. Bis zur vollständigen Ausstattung der Fahrzeugflotte dienen mobile Einstiegshilfen am Bahnsteig als Interimslösung.

2.2.2.2 Bahnsteigseitige Voraussetzungen

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

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

An vielen Bahnhöfen, an denen eine Hilfeleistung angeboten wird (s. a. Anlage - Bahnhofsliste DB Station&Service AG zu den Zugangsregeln der DB Station&Service AG für mobilitätseingeschränkte Reisende unter www.bahn.de/fahrgastrechte) stehen Rollstuhlhubgeräte mit den folgenden Abmessungen und Traglasten zur Verfügung.

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

Die Rollstuhlhubgeräte sind auf der Basis der Empfehlungen der europäischen Normen EN 2921, EN 2922, EN 50099 sowie EN 1493 (Hebebühnen) konstruiert.

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

2.2.2.3 Besondere Bedingungen bei IC-Bussen

Für IC-Busse gelten die zuvor genannten Voraussetzungen nur, soweit sich aus den nachfolgenden Bestimmungen nichts anderes ergibt.

An den Bahnhöfen der IC-Busse stehen keine mobilen Hubgeräte zur Verfügung. Die mobilitätseingeschränkten Reisenden erhalten Hilfestellungen beim Ein- und Ausstieg an den Bahnhöfen sowie im Rahmen der vorgesehenen Fahrpausen (u. a. zur Nutzung sanitärer Anlagen außerhalb des Busses). Um einen Ein- und Ausstieg im gesamten Reiseverlauf zu ermöglichen, ist daher im Folgenden auf die besonderen Anforderungen zur Mitnahme von orthopädischen Hilfsmitteln in IC-Bussen zu achten.

Die Beförderung in einstöckigen IC-Bussen erfolgt aus Sicherheitsgründen ausschließlich in buseigenen Sitzen. Ein Umsetzen des schwerbehinderten Reisenden muss daher ohne Unterstützung des Busfahrers möglich sein. Beim Einstieg sind bis zu drei Treppenstufen zu überwinden.

Die Beförderung in doppelstöckigen IC-Bussen erfolgt entweder in buseigenen Sitzen oder im fixierten Rollstuhl. Ein Umsetzen des schwerbehinderten Reisenden erfolgt mit Unterstützung des Busfahrers. Die doppelstöckigen IC-Busse haben eine Türbreite an der 2. Tür von 1150 mm. Eine Faltrampe ermöglicht den Ein- und Ausstieg für Rollstuhlfahrer. Der Rollstuhl kann bis 750 mm breit und bis 1300 mm lang sein. Die exakten Fahrzeuginnenmaße können bei der Mobilitätsservice-Zentrale erfragt werden.

Alle orthopädischen Hilfsmittel mit Ausnahme einarmig bedienter Gehhilfen sind darüber hinaus durch das Buspersonal oder den Busfahrer im Gepäckbereich zu verstauen, da eine sichere Unterbringung im Fahrgastraum nicht möglich ist. Benötigte orthopädische Stützen am Sitz (z. B. Kindersitze) sind vom Reisenden mitzubringen. 2-Punkt-Gurte sind zur Befestigung an den Sitzen der IC-Busse vorhanden.

Die Mitnahme von Hilfsmitteln für mobilitätseingeschränkte Menschen im Gepäckraum ist in IC-Bussen von der Gepäckraumkapazität abhängig. Daher ist die Maximalgröße von

- Länge: 1.200 mm
- Breite: 350 mm
- Höhe: 1.090 mm

einzuhalten. Alle orthopädischen Hilfsmittel müssen in liegendem Zustand transportiert werden können. Das Gewicht darf 25 kg nicht überschreiten. Rollstühle oder andere sperrige Hilfsmittel müssen daher faltbar/klappbar sein, wenn sie die o. g. Maße nur dann einhalten. Die Mitnahme von einem Dreirad, Liegedreirad, langen Laufrad (> 1200 mm) oder nicht trennbaren Fahrradrollstuhl (Hand-Bike) ist in den IC-Bussen nicht möglich.

Bei Bedarf kann die Inanspruchnahme von Hilfeleistungen für mobilitätseingeschränkte Menschen bis zum Vorabend um 20 Uhr bei der Mobilitätsservice-Zentrale angemeldet werden.

3 Besonderheiten für die verschiedenen Hilfsmittel

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

3.1 Rollstühle und Elektro-Scooter

3.1.1 Darstellung der Hilfsmittel

3.1.1.1 Muskelkraftbetriebene Rollstühle



3.1.1.2 Handbetriebene Fahrradrollstühle



3.1.1.3 Motorbetriebene Rollstühle und Elektro-Scooter



3.1.2 Mitnahmebestimmungen im Fernverkehr

- Die Mitnahme auf einem Rollstuhlstellplatz erfolgt für schwerbehinderte Menschen mit Merkzeichen „B“ und „G/aG“ im Schwerbehindertenausweis unentgeltlich.
- Ist kein Merkzeichen „B“ im Schwerbehindertenausweis vorhanden, fällt ein Reservierungs-entgelt an.
- Die Beförderung erfolgt auf einem Rollstuhlstellplatz, wenn die maximalen Maße nach TSI PRM Anlage M in der Länge 1200 mm und in der Breite 700 mm nicht überschritten werden.
- Bei einem Hand-Bike ist die Trennung des manuell betriebenen Rollstuhls vom Handantrieb mit Vorderrad erforderlich.
- Bei Verwendung einer entkuppelbaren Zugmaschine für einen manuellen Rollstuhl,
 - muss die/der Reisende sich auf einen Zugsitz umsetzen können
 - muss der Rollstuhl faltbar sein,
 - muss eine Begleitperson für den Transfer der Zugmaschine zwischen Einstiegsbereich und Rollstuhlstellplatz zur Verfügung stehen, die zudem für die Abstellung beider Hilfsmittel auf einem Rollstuhlstellplatz sorgt.
 - Ist der Zugang über eine Rampe direkt zum Rollstuhlstellplatz möglich (keine schmalen Gänge und Zwischentüren) und die/der Reisende kann selbstständig die notwendigen Rangiervorgänge vornehmen, kann ggf. auf die Hilfsperson verzichtet werden.
- Das Gesamtgewicht darf die Tragfähigkeit der Einstiegshilfe nicht überschreiten (250 kg bzw. 350 kg).
- Befindet sich der Rollstuhlstellplatz im Bereich der 1. Klasse, ist eine Fahrberechtigung für die 2. Klasse ausreichend.
- Es erfolgt keine Mitnahme im Fahrradabteil, da dieses nicht den Sicherheits- und Komfortansprüchen genügt (fehlende Universaltoilette bzw. Serviceruftaste).

3.1.3 Mitnahmebestimmungen im Nahverkehr

- Es ist eine eingeschränkte Beförderung bei Maßen größer als 120 x 70 cm möglich.
- Das Gesamtgewicht darf die Tragfähigkeit der Einstiegshilfe (auch fahrzeuggebunden) nicht überschreiten (250 kg bzw. 350 kg).
- Die Verantwortung bei der Benutzung liegt beim Kunden.

3.2 Beidarmig bediente Gehhilfen

Gehgestelle, Rollatoren, spezielle Roller mit Sitzfläche für kleinwüchsige Menschen, Micro-Bikes und Laufräder werden nicht mit einer Einstiegshilfe verladen, da sie nicht so groß und nicht so schwer wie Rollstühle sind. Benötigt wird jedoch eine ServicemitarbeiterIn, die beim Einsteigen hilft, sofern keine Begleitperson vorhanden ist.

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

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



3.3 Einarmig bediente Gehhilfen

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



3.4 Sonstige Hilfsmittel für die Mobilität

3.4.1 Kinderwagen und Reha-Buggy

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



3.4.2 Kleine Dreiräder mit den Maßen weniger als 1200 mm in der Länge und 700 mm in der Breite



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

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



Dreiräder, Liegedreiräder, große Micro-Bikes oder lange Laufräder (>1200 mm) sowie nicht trennbare Fahrradrollstühle (Hand-Bikes), die speziell für behinderte Menschen angeboten werden und nicht zusammenklappbar sind, dienen ihren NutzerInnen zwar als orthopädisches Hilfsmittel, können jedoch nicht auf Rollstuhlstellplätzen befördert werden, da diese nicht über eine ausreichende Länge/Breite verfügen bzw. der Zugang (Tür/Gangbreiten) hierauf nicht ausgelegt ist.

Mitnahmebedingungen:

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

3.4.4 Fahrräder, Elektrofahrräder, Tandems und Roller

Diese Hilfsmittel sind keine orthopädischen Hilfsmittel im Sinne des Sozialgesetzbuches und keine Hilfsmittel zur Mobilität. Sie dienen Ihrem Nutzer als Sportgerät und unterliegen den Beförderungsbedingungen für Fahrräder.

3.4.5 Ausgeschlossene Hilfsmittel

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



4 Exkurs: Beförderung orthopädischer Hilfsmittel mit dem DB Gepäckservice

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

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

- Maximalmaße: Länge x Breite x Höhe: 1250x 1100x 1600mm
- Maximalgewicht: 100 kg (ab einem Gewicht von 31,5 kg ist ein besonderes Anmeldeformular auszufüllen, da die Beförderung in einem Sonderprozess organisiert werden muss)
- Dreirädrige Krankenfahrstühle, Krankenfahrräder, Hand-Bikes sowie Elektrofahrzeuge sind von der Beförderung mit dem DB Gepäckservice ausgeschlossen.

Anlage 7: Kontaktdaten der Mitglieder der begleitenden Arbeitsgruppe zum Programm der Deutschen Bahn AG

Vorsitzender:

- **Karl-Hermann Haack, MdB a.D.**
Beauftragter der Bundesregierung für behinderte Menschen 1998-2005
Mittelstr. 5
32699 Extertal -1
Mobil: 0157- 38 95 48 87
E-Mail: hermannhaack@web.de

Mitglieder:

- **Dipl.-Ing. Günter Brommer**
im DSB-Referat „Barrierefreies Planen und Bauen“
Deutscher Schwerhörigenbund e. V.
Breite Straße 23
13187 Berlin
Tel.: 030 47 54 11 14
Fax: 030 47 54 11 16
Internet: www.schwerhoerigen-netz.de
E-Mail: DSB-Referat-BPB@schwerhoerigen-netz.de
- **Daniel Büter**
Deutscher Gehörlosen-Bund e.V.
-Bundesgeschäftsstelle-
Prenzlauer Allee 180
10405 Berlin
E-Mail: d.bueter@gehoerlosen-bund.de
- **Anna Courtpozanis**
ehemaliges Mitglied im Kundenbeirat der Deutschen Bahn AG
Blinden- und Sehbehindertenbund in Hessen e.V.
Holzgasse 28
64380 Rossdorf
Mobil: 0174 - 3242162
E-Mail: anna@courtpozanis.de

- **Thomas Dinges**
Mitglied des Interministeriellen Arbeitsstabes bei der Beauftragten der Bundesregierung für die Belange behinderter Menschen
Mauerstr. 53
11017 Berlin
Tel.: 03018 527 4444
Fax: 03018 527 1871
E-Mail: thomas.dinges@behindertenbeauftragte.de
- **Bundesarbeitsgemeinschaft für Rehabilitation e.V. (BAR)**
Dr. Regina Ernst
Solmsstraße 18
60486 Frankfurt am Main
Tel.: 069 60 50 18-16
E-Mail: regina.ernst@bar-frankfurt.de
- **Werner Gläser**
Deutscher Blinden- und Sehbehindertenverband e.V. (DBSV)
Wittbecker Straße 9
29229 Celle
Tel.: 05086 1627
Mobil: 0162 4613877
Fax: 032121001113
E-Mail: werner.glaeser@gfuv.de oder werner-glaeser@web.de
- **Ibo Harraz**
Sozialverband VdK Bayern e.V.
Referent Arbeit und Handicap – Ehrenamt
Schelling Str. 31
80799 München
Tel: 089 - 2117 246
Mobil: 0151 - 14274626
Fax: 089 - 2117 309
E-Mail: i.harraz@vdk.de
- **Stefan Krusche**
ISL – Interessenvertretung Selbstbestimmt Leben e.V.
Tilsiter Weg 2
68723 Schwetzingen
Tel: 06202 2 25 25
Fax: 06202 126 924
E-Mail: stefan.krusche@online.de

- **Marc-Andor Lorenz**
Referat G 23
- Personenverkehr, Öffentliche Verkehrssysteme, Radverkehr -
Abteilung Grundsatzangelegenheiten -
Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
Invalidenstr. 44
10115 Berlin
Tel.: 030 2008-2541
Fax: 030 2008-1963
PC-Fax: 030 2008-807-2542
E-Mail: marc-andor.lorenz@bmvi.bund.de

Kai Morten
Bundesministerium für Arbeit und Soziales
Referat Va1
Gleichstellung behinderter Menschen,
Grundsatzfragen der Behindertenpolitik
Wilhelmstr. 49
10117 Berlin
Tel.: 03018-527-1344
Fax: 03018-527-2086
E-Mail: kai.morten@bmas.bund.de

Für die BAG SELBSTHILFE:
Annette Schlatholt
Ass.jur./Geschäftsführerin
LAG SELBSTHILFE NRW e.V.
Neubrückenstraße 12 - 14
48143 Münster
Tel.: 0251 5 40 16
Fax: 0251 51 90 51
E-Mail: annette.schlatholt@lag-selbsthilfe-nrw.de

Rita Schroll
Mitglied im Kundenbeirat der Deutschen Bahn AG Deutscher
Blinden- und Sehbehindertenverband e.V. (DBSV) Am
Erlengraben 4
35037 Marburg
Tel.: 06421 200896
E-Mail : schroll@erlengraben.de

- **Werner Schultz**
Eisenbahn-Bundesamt
Referat 44
- Investitionen Fahrweg Süd -
Heinemannstraße 6
53175 Bonn
Tel.: 0228 9826 441
Fax: 0228 9826 9441
E-Mail: SchultzW@eba.bund.de
- **Institut für barrierefreie Gestaltung und Mobilität GmbH (IbGM)**
Dr. Volker Sieger
Wissenschaftlicher Leiter
Niederlassung Mainz
Kaiser-Wilhelm-Ring 6
55118 Mainz
Tel. 06131 4827405
Fax: 06131 4827712
E-Mail: sieger@institut-bgm.de
- **Hans-Jürgen Sievers**
Eisenbahn-Bundesamt
Referat 54, GA 5471
Fahrgastrechte/Tarifaufsicht
Heinemannstraße 6
53175 Bonn
Tel.: 0228 30795 419
Fax: 0228 30795 499
E-Mail: sieversh@eba.bund.de
- **Manfred Steuer**
BSK-Landesvertretung Saarland
Grülingstr. 18
66113 Saarbrücken
Mobil: 0157 77469401
E-Mail: steuma@gmx.eu
- **Für den Deutscher Blinden- und Sehbehindertenverband (DBSV):**
Eberhard Tölke
Rungestr. 19
10179 Berlin
Tel.: 030 285387-0
Fax: 030 285387-200
E-Mail: info@dbsv.org

- **Hans Joachim Wöbbeking**
Ehemaliges Mitglied im Kundenbeirat der Deutschen Bahn AG
Bundesverband Polio e.V.
Alisostr. 67
59192 Bergkamen
Tel.: 02306 983107
Fax: 02306 983108
E-Mail: hajowoe@t-online.de

Anlage 8: Abkürzungsverzeichnis der Deutschen Bahn AG

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

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