

## **Kleine Anfrage**

**der Abg. Simone Kirschbaum SPD**

**und**

## **Antwort**

**des Ministeriums für Verkehr**

### **Qualitätsmängel der Bahn bei der Barrierefreiheit und der Fahrgastinformation?**

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Bis zu welchem Zeitpunkt ist der Einsatz nicht-barrierefreier Ersatzzüge (zum Beispiel der TRI-Züge auf Linien von Arverio) geplant?
2. Welche vertraglichen oder gesetzlichen Anforderungen an die Barrierefreiheit gelten für den Einsatz von Ersatzfahrzeugen im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) in Baden-Württemberg?
3. Welche konkrete Alternative wird mobilitätseingeschränkten Fahrgästen auf der Linie RE 90 (Murr-Bahn) während des Einsatzes nicht-barrierefreier Fahrzeuge angeboten?
4. Wie viele mobilitätseingeschränkte Fahrgäste wurden seit dem Jahresbeginn nach Kenntnis der Landesregierung auf Linien mit solchen Ersatzzügen befördert bzw. mussten auf eine Mitfahrt verzichten?
5. Wie stellt die Landesregierung sicher, dass auch bei der kurzfristigen Einrichtung eines Ersatzverkehrs keine Diskriminierung mobilitätseingeschränkter Personen erfolgt?
6. Welche Anforderungen hinsichtlich Fahrgastinformation bei Ausfällen, Verspätungen und Qualitätsmängeln (zum Beispiel defektes WC, fehlende barrierefreie Einrichtung, fehlende Wagen) sind in den Verkehrsverträgen mit Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVÜ) geregelt?
7. Welche der vorgesehenen Sanktionen bei Nichteinhaltung der Sanktionspflicht wurden in den letzten fünf Jahren in welchem Umfang verhängt?
8. Wie bewertet die Landesregierung die Umsetzung der Informationspflichten insbesondere bei kurzfristigen Zugausfällen und Ersatzzügen im laufenden Jahr 2025?

9. Welche Maßnahmen sind geplant, um die Fahrgastinformation und die Barrierefreiheit im SPNV in Baden-Württemberg kurzfristig und dauerhaft zu verbessern?

28.5.2025

Kirschbaum SPD

#### Begründung

Die Landesregierung bewirbt die Verkehrswende und nachhaltige Mobilität im ländlichen wie im urbanen Raum. Zugleich häufen sich Beschwerden über mangelhafte Qualität und eingeschränkte Barrierefreiheit im SPNV. Aktuell werden auf bestimmten Linien des Betreibers Arverio nicht-barrierefreie Ersatzzüge eines Subunternehmens (TRI) eingesetzt. Besonders kritisch ist dies auf der Linie RE 90, die teilweise nur zweistündlich verkehrt.

#### Antwort\*)

Mit Schreiben vom 14. Juli 2025 Nr. VM3-0141.5-34/46/3 beantwortet das Ministerium für Verkehr die Kleine Anfrage wie folgt:

- 1. Bis zu welchem Zeitpunkt ist der Einsatz nicht-barrierefreier Ersatzzüge (zum Beispiel der TRI-Züge auf Linien von Arverio) geplant?*

Zu 1.:

Auf den Linien RE 8, MEX 13 und MEX 16 ist geplant, den Einsatz der nicht-barrierefreien Ersatzzüge zum Jahresende 2025 zu beenden. Auf der Linie RE 90 wird der Einsatz bis zur Inbetriebnahme von S21 (aktueller Planungsstand 12/2026) fortgesetzt, da die Bestandsfahrzeuge auf der Linie für den Einsatz im Digitalen Knoten Stuttgart (DKS) mit ETCS (European Train Control System) ausgerüstet und dafür aus dem Fahrgastbetrieb entnommen werden.

- 2. Welche vertraglichen oder gesetzlichen Anforderungen an die Barrierefreiheit gelten für den Einsatz von Ersatzfahrzeugen im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) in Baden-Württemberg?*

Zu 2.:

Vertraglich gibt es keine Anforderungen an Ersatzfahrzeuge im Hinblick auf die Barrierefreiheit.

Bei dem Einsatz von Ersatzfahrzeugen handelt es sich um eine unvorhergesehene Situation, die nur in Ausnahmefällen überhaupt vertraglich berücksichtigt wird. Grundsätzlich halten die Fahrzeuge des Landes die Vorgaben zur Barrierefreiheit ein. Aufgrund des im SPNV begrenzten Fuhrparks ist es faktisch kaum möglich, bei Ersatzfahrzeugen die gleichen Anforderungen anzusetzen, insbesondere da der Einsatz nur für einen begrenzten Übergangszeitraum erfolgen soll. Hier wird in der Regel auf bestehendes Material zurückgegriffen, welches i. d. R. älter ist und nicht alle Ausstattungsmerkmale erfüllt. Die Fahrzeuge sind in der Fahrplanauskunft entsprechend berücksichtigt, Reisende mit Mobilitätseinschränkungen können daher entlang der Fahrplanauskunft ihre Reise planen.

---

\*) Der Überschreitung der Drei-Wochen-Frist wurde zugestimmt.

3. *Welche konkrete Alternative wird mobilitätseingeschränkten Fahrgästen auf der Linie RE 90 (Murr-Bahn) während des Einsatzes nicht-barrierefreier Fahrzeuge angeboten?*

Zu 3.:

Im Jahresfahrplan 2025 sind folgende Zugfahrten ohne barrierefreien Zugang geplant:

26782 Crailsheim–Stuttgart (06:35–08:04)

26783 Stuttgart–Nürnberg (08:57–11:21)

26784 Nürnberg–Stuttgart (12:34–15:05)

26785 Stuttgart–Nürnberg (16:57–19:21)

26786 Nürnberg–Stuttgart (20:36–23:04)

26789 Stuttgart–Nürnberg (23:27–00:47)

26778 Crailsheim–Stuttgart (04:11–05:31)

26779 Stuttgart–Crailsheim (05:55–07:14)

Alle anderen Fahrten können ohne Einschränkungen als Alternative genutzt werden.

4. *Wie viele mobilitätseingeschränkte Fahrgäste wurden seit dem Jahresbeginn nach Kenntnis der Landesregierung auf Linien mit solchen Ersatzzügen befördert bzw. mussten auf eine Mitfahrt verzichten?*

Zu 4.:

Der Anteil von mobilitätseingeschränkten Personen in einem Zug kann methodisch nicht korrekt erfasst werden. Geht man nach der aktuellen Definition von Mobilitätseingeschränkten, handelt es sich nicht allein um Menschen, die auf einen Rollstuhl oder Rollator angewiesen sind, sondern als mobilitätseingeschränkt gelten auch viele geheingeschränkte Menschen, Menschen mit Kinderwagen und auch Menschen mit Gepäck. Weder die manuellen Zählungen noch die automatischen Zählungen können dies berücksichtigen. Ebenso werden keine systematischen Erhebungen darüber durchgeführt, in welchem Umfang mobilitätseingeschränkte Personen eine bestimmte Fahrt im Öffentlichen Verkehr nicht antreten.

5. *Wie stellt die Landesregierung sicher, dass auch bei der kurzfristigen Einrichtung eines Ersatzverkehrs keine Diskriminierung mobilitätseingeschränkter Personen erfolgt?*

Zu 5.:

Das Land hat mit dem Aktionsplan Qualität im SPNV und durch den Abschluss des Verkehrsvertrags 2.0 insbesondere Qualitätsvorgaben bei der Einrichtung von Ersatzverkehren gemacht. So haben die Verkehrsunternehmen die Beförderung von mobilitätseingeschränkten Personen auch im Rahmen des Ersatzkonzepts zu gewährleisten. Dies soll unter anderem durch den Einsatz von Niederflurbussen und Reisendenlenker sichergestellt werden. Die Verkehrsunternehmen haben das Ersatzkonzept im Vorfeld anzumelden und abzustimmen. Die Reisekette soll auch im Fall eines Ersatzverkehrs die Bedürfnisse von mobilitätseingeschränkten Fahrgästen berücksichtigen.

6. Welche Anforderungen hinsichtlich Fahrgastinformation bei Ausfällen, Verspätungen und Qualitätsmängeln (zum Beispiel defektes WC, fehlende barrierefreie Einrichtung, fehlende Wagen) sind in den Verkehrsverträgen mit Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) geregelt?

Zu 6.:

Die Anforderungen sind nicht in allen Verkehrsverträgen identisch. In den Verkehrsverträgen von Arverio ist geregelt, dass bei Störungen und Bauarbeiten die Fahrgäste im Zug und auf den Bahnsteigen umgehend über Dauer und Grund zu informieren sind, sofern diese bekannt sind. Auch die Fahrgastinformationssysteme sind umgehend mit diesen Informationen zu versorgen. Im Zug wird die Information alleine durch das Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) sichergestellt, an den Bahnsteigen und in den elektronischen Auskunftssystemen müssen die Informationen an die jeweiligen Betreiber übermittelt werden. Zudem müssen Fahrgäste bei sich abzeichnenden längeren Störungen über die Presse, Rundfunk, Homepage des EVU und weitere elektronische Medien benachrichtigt werden.

7. Welche der vorgesehenen Sanktionen bei Nichteinhaltung der Sanktionspflicht wurden in den letzten fünf Jahren in welchem Umfang verhängt?

Zu 7.:

Es wird davon ausgegangen, dass der Begriff „Sanktionspflicht“ „Vertragspflicht“ meint und sich auf die verkehrsvertraglichen Anforderungen bezieht, nach denen unter Frage 6 gefragt wird. Zu dieser Frage liegen jedoch keine verwertbaren Informationen vor.

8. Wie bewertet die Landesregierung die Umsetzung der Informationspflichten insbesondere bei kurzfristigen Zugausfällen und Ersatzzügen im laufenden Jahr 2025?

Zu 8.:

Insgesamt ist die Umsetzung der Informationspflichten bei Störungen durch die EVU, wie zum Beispiel bei kurzfristigen Ausfällen oder dem Einsatz von Ersatzzügen mit anderen Ausstattungsmerkmalen, noch nicht zufriedenstellend.

9. Welche Maßnahmen sind geplant, um die Fahrgastinformation und die Barrierefreiheit im SPNV in Baden-Württemberg kurzfristig und dauerhaft zu verbessern?

Zu 9.:

Im Rahmen des Projekts Verkehrsvertrag 2.0 wurden Regelungen für neue bzw. erweiterte Leistungen der Störfallkommunikation getroffen. Diese umfassen die Erarbeitung von Regelwerken zur Störfallkommunikation, die den Fahrgastinteressen genügen, sowie die Verpflichtung seitens der EVU diese abgestimmten Regelwerke anzuwenden. Im Gegenzug werden den EVU zusätzliche Ressourcen zur Verfügung gestellt, welche exklusiv für Personal eingesetzt werden, die sich der Fahrgastinformation und -kommunikation im Störfall und einer aktiven Anschlusssicherung widmen. Die Einstellung und Ausbildung der Personale sowie die Erarbeitung der Regelwerke zur Störfallkommunikation sind aktuell im Gange.

Das Land Baden-Württemberg beteiligt sich an der Finanzierung des barrierefreien Ausbaus von Stationen, u. a. im Rahmen der Förderprogramme Bahnhofsmodernisierungsprogramm I (BMP I) und II (BMP II).

Die Maßnahmen des BMP I wurden mit der Einweihung der Station Friedrichshafen Stadt Ende Juni 2025 abgeschlossen. Seit 2009 wurde u. a. in 14 Bahnhöfen die Barrierefreiheit hergestellt und an kleineren Stationen bietet der Einbau von Dynamischen Schriftanzeigern den Reisenden eine komfortablere Reiseinformation.

Das BMP II, als Nachfolger des BMP I, sieht in Modul 1 ebenfalls den barrierefreien Ausbau von Stationen vor. Im Zuge dessen werden generell die Bahnsteighöhen passend zur Zielbahnsteighöhe bzw. gemäß dem Migrationskonzept hergestellt. Weiter werden Maßnahmen zur weitgehenden (= vollständigen) Barrierefreiheit durchgeführt und an vielen Stationen zusätzlich Aufzüge eingebaut. Mit der Fertigstellung der Modernisierung der Bahnhöfe in Grünsfeld, Gerlachsheim und Metzingen konnten auch schon die ersten drei Inbetriebnahmen für die Fahrgäste vollzogen werden. Eine Übersicht über das BMP II und das jeweilige Modul bietet die Webseite des Verkehrsministeriums: <https://vm.baden-wuerttemberg.de/service/foerderprogramme-und-aufrufe/bahnhofsmmodernisierungsprogramm-ii-bmp-ii>.

Neben den o. g. Förderprogrammen werden an Bahnhöfen der Kategorien 4 bis 7 (d. h. kleinere und mittlere Stationen) in Baden-Württemberg dreizeilige Fahrgastinformationsanzeiger (Dynamische Schriftanzeiger = DSA+ Premium) angebracht. Dies hat einen doppelten Mehrwert für Fahrgäste: Zum einen investiert das Land in das komfortablere Produkt (das Standardprodukt, finanziert durch die Deutsche Bahn bzw. den Bund, beinhaltet ausschließlich zwei Zeilen, sodass die Differenz vonseiten des Landes übernommen wurde). Der Rollout hat 2024 begonnen und bis 2028 sollen schrittweise an 573 Stationen 928 Geräte ausgetauscht werden. Zum anderen wurde die Anzahl der Fahrgastinformationsanzeiger aufgestockt, sodass künftig möglichst jeder Bahnsteig mit einem DSA+ Premium-Gerät ausgestattet werden soll. Bislang befindet sich an den Mittelbahnsteigen nur ein „Laufband“ für beide Bahnsteige, was insbesondere im Verspätungsfall unübersichtlich sein kann. Die Finanzierung dieser Zusatzgeräte wird vollständig durch das Land getragen.

Weiterhin sind in der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) einige Maßnahmen enthalten, die Barrierefreiheit vorsehen:

- Östliche Donaubahn (BW-0019b)
- Stationen an der Strecke Herbertingen–Mengen (BW-0042b)
- Wilferdingen–Singen (BW-0026)
- Madonnenlandbahn (BW-0024)
- Lauda–Milttenberg (BW-0023)
- Tauberbahn ((BW-0030)
- Bhf Rot am See (BW-0032a)
- Freiburg (Brsg.) Hbf (BW-0108)
- Hausach (BW-0098)

Die Stationen auf der Filstalbahn sollen im Zuge der geplanten Korridorsanierung angepasst werden. Das Land geht hier von einer Finanzierung durch den Bund aus.

Generell werden bei Bahnsteigmaßnahmen die festgeschriebene Zielhöhen bzw. Höhen gemäß Migrationskonzept umgesetzt, um einen niveaugleichen Einstieg in die Züge zu ermöglichen. Dies gilt auch für NE-Bahnen.

Für die Stationen der DB haben Land und DB ferner am 1. Juli 2025 eine Absichtserklärung zur vorgezogenen Umsetzung ausgewählter Stationsstandards gezeichnet. In Bezug auf die Barrierefreiheit sieht diese vor, dass Land und DB beabsichtigen bei zukünftigen Projekten auch bei Stationen unter 1 000 Reisenden eine Lösung für die stufenfreie Erreichbarkeit der Bahnsteige zu finden, sofern technisch möglich und finanzierbar. Damit soll mit Aufzügen oder Rampen möglichst die diesbezügliche starre Vorgabe des Bundes im Sinne der Fahrgäste überwunden werden.

Hermann  
Minister für Verkehr