

Bericht des Arbeitskreises Bahnpolitik

**zur Gemeinsamen Konferenz der Verkehrs- und Straßenbauabteilungsleiter
der Länder (GKVS) am 17./18. März 2021 (Telefon-/Videokonferenz)**

**und zur Verkehrsministerkonferenz (VMK)
am 15./16. April 2021 (Telefon-/Videokonferenz)**

TOP 5.6 Barrierefreiheit im SPNV

Aus Perspektive der Barrierefreiheit im öffentlichen Schienenpersonennahverkehr besteht ein Konflikt zwischen den wachsenden Fahrgastzahlen, dem damit einhergehenden vermehrten Einsatz von Doppelstockzügen und den im bundesweiten Bahnsteighöhenkonzept geforderten Bahnsteighöhen.

Grundsätzlich müssen sich die Aufgabenträger, Bahnunternehmen und Bahnhersteller darauf verlassen können, dass die gültigen Normen auch tatsächlich den Anforderungen an die Barrierefreiheit genügen. Die gültige Norm der TSI PRM (Technische Spezifikationen für die Interoperabilität – for Persons with reduced mobility) sieht zum Beispiel Rampenneigungen innerhalb der Züge von 15% vor, die Verbände fordern deutlich geringere Neigungen. Zwar ist es theoretisch vorstellbar, dass regionale Lösungen gefunden werden, um mögliche Konflikte zwischen TSI PRM und Anforderungen der Verbände zu beseitigen. Allerdings müssten diese Lösungen für alle Beteiligten wirtschaftlich darstellbar sein und ein ausreichender Anreiz für die Fahrzeugindustrie bestehen, entsprechende Lösungen auch anzubieten. Das ist bei der gegenwärtigen Marktsituation unwahrscheinlich. Sinnvoller sind hier überregionale Lösungen, die die Fahrzeugindustrie bewegen, entsprechende Fahrzeuge anzubieten. Nur wenn sich möglichst viele Fahrzeughersteller hieran orientieren, ist weiterhin der nötige Wettbewerb bei der Fahrzeugbeschaffung möglich.

Nötig ist dafür eine bundes- und branchenweite Beteiligung der Verbände bei der Definition der Normen und damit bei der grundsätzlichen Gestaltung der Fahrzeuge. Dabei geht es immer um das Gesamtsystem Bahn, also mindestens um Fahrzeug und Bahnsteig.

Hintergrund:

Das Land Schleswig-Holstein führte in den Jahren 2017 und 2018 eine Vergabe für das sogenannte „E-Netz Ost“ durch (Hamburg – Lübeck, Lübeck – Puttgarden). Aufgrund des starken Pendlerverkehrs auf der Strecke Lübeck – Hamburg (rund 24.000 Fahrgäste pro Tag) waren in der Ausschreibung Doppelstockzüge verlangt worden. Ebenso ausgeschrieben war, den Einstieg der Fahrzeuge auf Bahnsteige mit einer Höhe von 76 cm auszurichten (entsprechend dem bundesweiten Bahnsteighöhenkonzept). Dadurch ist ein Einstieg ohne das Anlegen einer manuellen Rampe möglich.

Den Zuschlag für das Netz erhielt DB Regio. Die von DB Regio in der Ausschreibung angebotenen und zu beschaffenden Fahrzeuge stammen von der Firma Stadler. Beschafft werden 18 Doppelstocktriebwagen des Typs KISS.

Die Züge der Firma Stadler erfüllen alle gesetzlichen Vorgaben zur Barrierefreiheit entsprechend der TSI PRM. In den KISS-Zügen müssen alle Fahrgäste im Fahrzeug bis zu drei Rampen überqueren, auch zum Erreichen der Rollstuhlplätze. Die Rampen entstehen dadurch, dass bei Doppelstockzügen die untere Ebene auf 44 cm über der Schienenoberkante abgesenkt werden muss, damit sowohl in der oberen, als auch in der unteren Ebene ausreichende Höhen innerhalb des Fahrzeugs eingehalten werden können. Der Höhenunterschied vom Bahnsteig auf 76 cm über der Schienenoberkante auf die Höhe des Fahrzeugbodens von 44 cm ü.S.O. wird über die Rampen im Fahrzeug ausgeglichen.

Nach Ansicht der Verbände sind die gültigen Normen der zugrunde gelegten TSI PRM nicht weitreichend genug. So erlaubt die TSI PRM Rampenneigungen bis 15 Prozent, die solche Steigungen können von Rollstuhlfahrern nicht allein bewältigt werden. Die Fahrzeuge stehen nun wegen zu steiler Innenrampen und kleiner Wendeflächen in der Kritik der Verbände.

Das Land Schleswig-Holstein (NAH.SH GmbH), DB Regio und die Firma Stadler haben auf den Widerstand der Verbände reagiert und nach möglichen Lösungen gesucht, um die Rampen im Einstiegsbereich der KISS Fahrzeug mit geringeren Neigungen zu gestalten. Hierbei wurde eine Lösung gefunden, welche die Situation für mobilitätseingeschränkte Reisende verbessert, die von Seiten der Verbände geforderten Werte jedoch nicht vollständig erreicht. Die ursprünglichen Neigungen der Rampen von 15 % konnten auf 9 %, 12 % und 6 % verringert werden. Hierfür mussten jedoch deutliche Einschränkungen in der Breite eines Podestes und in der Deckenhöhe dieses Bereiches in Kauf genommen werden.

Die Mehrkosten die durch die Neukonstruktion des Fahrzeuges und durch die verzögerte Betriebseinführung durch DB Regio entstehen, werden vom Land Schleswig-Holstein getragen.